

Tartu Ülikool
Humanitaarteaduste ja kunstide valdkond
Ajaloo ja arheoloogia instituut
Eesti ajaloo osakond

Merili Juhkason

**Tartu-Petseri raudtee ja selle mõju ümbruskonna
väikeasulatele 1930. aastatel
ajakirjanduses ilmunud materjalide põhjal**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: dotsent Andres Andresen

Tartu 2017

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1 TARTU-PETSERI RAUDTEE EHTAMINE.....	6
2 PEATUSED JA JAAMAHOONED	11
3 ÜLDISEID TÄHELEPANEKUID TARTU-PETSERI RAUDTEEST	14
4 RAUDTEE ÜMBRUSE ELAVNEMINE JA SENISTE KESKUSTE KOKKUKUIVAMINE	18
4.1 PÕLVA	18
4.2 VERIORA	20
4.3 TAEVASKOJA.....	22
4.4 VALGEMETSA	26
4.5 VASTSE-KUUSTE, KIIDJÄRVE, RUUSA, VÕÕPSU, VÕRU	28
5 UUE RAUDTEEGA SEOTUD PUUDUSI	31
KOKKUVÕTE.....	34
KASUTATUD ALLIKAD JA KIRJANDUS.....	37
SUMMARY	40
LISAD	42

SISSEJUHATUS

Raudtee, kui riikide majandustegevust elavdava ja ilmastikuoludest vähesõltuva transpordiliigi areng sai Euroopas hoo sisse peale seda, kui 1830. aastal rajati esimene linnadevaheline raudteeühendus Inglismaal Liverpooli ja Manchesteri vahel. Eestisse jõudis raudteede ajastu 1870. aastal, mil avati kogu Põhja-Eestit läbiv Balti raudteeliin Paldiski-Tallinn-Narva-Peterburi (Gatšina). Viimane lõi otseühenduse suure Peterburi turuga, võimaldades kaubavahetuse tihenemist ja siinse tööstuse arengut, mille läbi suurenes tunduvalt ka Tallinna elanikkond.¹ Kuus aastat hiljem valmis Tapa-Tartu harutee.

Raudteed kujundasid läbivate alade väljanägemist ja arengut, edendasid piirkonna põllumajandust ja äritegevust ning tõid kohalikele elanikele kaasa mitmeid muutusi nende igapäevases elus. Rongiliikluse mõjul kasvasid külad linnadeks ning tekkisid täiesti uued asulad, inimestele aga avardasid senisest mugavamad ja kiiremad liikumisvõimalused.

Noore Eesti Vabariigi esimese nõnda mahuka tööna ette võetud, Tartust Petserini kulgev ning Tartu-, Võru- ja Petserimaad läbiv laiarööpmeline raudtee valmis peale pikaajalist planeerimist 1931. aastal ning selle ehitamise riiklikuks eesmärgiks oli ühendada kauget ja kõrvalist Kagu-Eesti piirkonda enam suurte keskuste Tartu ja Tallinnaga, võimaldada kiiremat reisijate ja kaubavedude liikumist ning soodustada transiitkaubandust Venemaaga.² Oluliseks peeti ka raudtee tähtsust riigikaitse seisukohalt.

Käesolev bakalaureusetöö käsitleb Tartu-Petseri raudteed ja selle mõju ümbruskonna väikeasulatele 1930. aastatel. Töö eesmärgiks on vaadelda Tartu-Petseri raudtee rajamisega kaasnenud arenguid ja muutusi tee lähedusse jäänud aladel eeskätt ajakirjanduses ilmunud materjalide põhjal. Vastuseid püütakse leida küsimustele, millist positiivset mõju avaldas Tartu-Petseri raudtee ümbruskaudsete väikeasulate arengule ja kuidas see avardas kohalike inimeste võimalusi, samuti seda, millised probleemid võisid esile kerkida seoses uue tee rajamisega.

Uuritav periood on ajaliselt piiritletud 1930. aastatega, kuna suurimad Tartu-Petseri raudteest lähtunud muutused leidsid aset just selle kümnendi jooksul. Samuti on töös pööratud rohkem

¹ **Leo Narbekov.** Kui raudtee Eestimaale kord tuli... Sonda: Leo Narbekov, 2006, lk 4.

² **Arved Duvin.** Lugusid raudteedest Eestimaal. Valga: Toivo Gulbe, 2007, lk 66.

tähelepanu asulatele, millele uus tee osutas märgatavamat mõju ning mida seetõttu ka enam käsitleti tollases ajakirjanduses.

Teema valimisel on olnud ajendiks asjaolu, et käesoleva töö kirjutajat seovad Tartu-Petseri raudteega lapsepõlvemälestused tema vanaema elukohast Kiidjärve raudteejaama ligiduses, samuti on autor praeguseks ka ise elanud üle kümne aasta vaatluse all oleva tee vahetus läheduses, sõitnud seda teed pidi sadu kordi ning hakanud seda igati väärtustama. Otsustavaks teguriks sai suurenenud huvi kodukoha ajaloo vastu, mida kasvatas veelgi teadmine, et uudishimu rahuldamiseks ei leidunud ühtegi põhjalikumat ülevaadet antud teema kohta. Just seda lünka on püütud käesoleva tööga täita.

Käesolev uurimistöö tugineb peamiselt omaaegsetele ajakirjanduslikele väljaannetele, mis edastasid informatsiooni kõige vahetumal moel ning kajastasid suuremal või väiksemal määral Tartu-Petseri raudteega seotud arenguid ja sündmusi. Ajakirjandus annab ühtlasi vastuse, millist teavet peeti vaatluse all oleval ajajärgul oluliseks ning niiviisi laiema avalikkuseni jõudis. Kõige enam ilmus teemakohaseid sõnumeid ja ülevaateid päevalehes Postimees, ent ka kuni 1935. aasta lõpuni tegutsenud ajalehes Võru Teataja. Uurimistöös kasutatud ajalehed leiduvad digiteeritud kujul Eesti Rahvusraamatukogu interaktiivses kataloogis.³ Samuti on töös kasutatud ajakiri Eesti Raudtee digiteerituna kättesaadav Tallinna Tehnikaülikooli Raamatukogu andmebaasis.⁴ Tartu-Petseri raudtee esialgse etapi, tee planeerimise ja ehitusprotsessi kohta pakkusid asjalikku materjali Rahvusarhiivis leidunud dokumendid ja 1928. aasta III Riigikogu VI istungjärgu protokollid.

Autori andmeil ei leidu spetsiaalseid uurimusi arengute kohta Tartu-Petseri raudteed ümbritseval alal peale tee rajamist. Küll on koostanud Kersti Taal põhjaliku artikli Tartu-Petseri raudtee plaani võtmisest ja ehitamisloost 1920. aastatel,⁵ mistõttu seda aastakümnet antud tee ajaloos on käesolevas töös puudutatud vaid liialt sügavuti minemata. Tartu-Petseri raudteed ja selle

³ <http://dea.nlib.ee>.

⁴ <https://digi.lib.ttu.ee>.

⁵ **Kersti Taal.** Võitlus Tartu-Petseri raudtee ümber 1920. aastatel. Õpetatud Eesti Seltsi aastaraamat 2011. Tartu: Õpetatud Eesti Selts, 2012, lk 39-80.

ümbruskonda jäänud alade kujunemist on üsna arvukalt, ent pinnapealselt ja kokkuvõtlike ülevaadetena mainitud Eesti raudtee ajalugu puudutavates üldkäsitlustes.⁶

Bakalaureusetöö jaguneb viieks peatükiks, millest esimene avab lugejale põgusalt Tartu-Petseri raudtee rajamise eelloo ning vaatleb ehitustööde kulgemist kuni tee piduliku avamiseni. Teises peatükis käsitletakse raudtee ümbruse esmast kujunemist läbi peatuskohtade ja raudteed toetava infrastruktuuri loomise, kolmandas osas antakse aga ülevaade üldistest tähelepanekutest ja arvamustest uue raudtee kohta. Töö mahukaim osa keskendub üksikasjalikumalt 1930. aastatel suuremaid muutusi läbinud asulatele Tartu-Petseri raudtee ääres ja kaugemalgi, eelkõige nende kiirele arengule, ent paaril juhul ka seisakule või suisa langusele. Viimases peatükis peatutakse mõningatel raudtee rajamisega esile kerkinud probleemidel, mis inimestes pahameelt tekitasid, nende ootusi ei täitnud või tegemisi takistasid.

Töö lõppu on lisatud illustreeriv pildimaterjal, kaardid ja fotod, mis sobivad teksti täiendama ning võivad kaasa aidata selle mõistmisele ja anda käsitluse all olevast teemast selgema ettekujutuse.

⁶ **Veera Gussarova, Otto Karma, Georgi Lukin.** Sada aastat Eesti raudteed. Tallinn: Eesti Raamat, 1970; **Jüri Loog.** 125 aastat raudteid Eestis. Tallinn: Eesti Raudtee, 1997; **Narbekov.** Kui raudtee Eestimaale kord tuli; **Duvín.** Lugusid raudteedest Eestimaal; **Küllo Arjakas.** Eesti raudtee 140: Sisevaateid ajalukku. Tallinn: AS Eesti Raudtee, 2010; **Jüri Loog.** Eesti raudteeveeremi ajalugu. Teine osa, Eesti Vabariigi ajajärk: 1918-1940. Tallinn: Väravamäng, 2012.

1 TARTU-PETSERI RAUDTEE EHTAMINE

Venemaaga ühendava lõunapoolse transiittee ja Kagu-Eesti riigimetsa soodsalt sadamatesse vedamise nimel asutati 1921. aastal Tartu-Petseri Raudtee Selts ning võeti plaani uue raudtee ehitamine Tartu ja Petseri vahele. Paraku sundis suurest kavast peagi loobuma üleüldine rahapuudus, kaubavedude kokkukuivamine ning riiklike metsaostu tingimuste muutumine.⁷ Uuesti tõusis Tartu-Petseri raudteeliini, mille eelarvegi juba 1922. aasta detsembris koostatud oli, rajamine esile tõsisemalt 1920. aastate lõpul.⁸

1928. aasta 25. mail III Riigikogu poolt vastu võetud esimese Eesti Vabariigis raudteede ehitamist reguleeriva seadusega (“Raudteevõrgu arendamise seadus”) otsustati viimaks ära Tartu-Petseri raudtee rajamine – see pidi algama Tartust ja lõppema Petseris ning läbima Vastse-Kuustet ja Oravat. Esialgselt oli seadusesse sisse võetud ehituskava, mille järgi pidi raudtee kindlasti kulgema ida poolt üle Kauksi (vt lisa 1), sellega ei olnud rahul aga need, kes pooldasid läänepoolset ehk Põlva sihti.⁹ Mõlemal keskusel, nii Räpinal kui Põlval oli ette näidata küllaldaselt põhjendusi, miks peaks uus raudtee just nende piirkonnast mööda minema. Riigikogu 6. istungjärgul paluti näiteks Räpina rahva poolt mitte ülehinnata Peipsi laevatee tähtsust, mis jäätus talvisel ajal pikalt ära, samas arutati ka selle üle, kas Tartu-Petseri raudteeliin idapoolse sihi korral ei jääks mitte liiga kaugele Võrumaa keskpunktist, ning rõhutati, et raudtee ei tohiks läbida paiku, millel oli Tartuga juba niigi olemas veetee kaudu ühendus.¹⁰

Tartu-Petseri raudteeliini ehitus planeeriti eesmärgiga rahuldada raudteed läbivate paikade vajadusi, aga toimida tulevikus ka tähtsa kaubateena. Just viimase juures oli oluline iga kilomeeter, mistõttu pidi ehitamisel kindlasti arvesse võtma, et raudtee tuleks võimalikult lühike ja sirge. Riigikogu istungjärgu lõpuks jõuti tulemusele, et täpset sihti kindlaks ei määrata, vaid selle ajamine tuleb jätta Teedeministeeriumi hooleks ja inseneride teha. Nii läksid esialgu maha märkimisele vaid Tartu ja Petseri poolt lähimad punktid, tee keskmine osa jäi aga lahtiseks. Raudtee ehituskuludeks planeeriti kokku 6,4 miljonit krooni. Ettepaneku poolt hääletas 36 ja

⁷ **Arjakas.** Eesti raudtee 140, lk 157-158.

⁸ **Taal.** Võitlus Tartu-Petseri raudtee ümber, lk 47.

⁹ III Riigikogu: VI istungjärg. Protokoll nr 166. Tallinn: Riigikogu, 1928, lk 616.

¹⁰ III Riigikogu: VI istungjärg. Protokoll nr 167. Tallinn: Riigikogu, 1928, lk 663-673.

vastu oli 7 rahvasaadikut. Samas, Riigikogus lugemisel olnud “Raudtee ehitamiseks ning Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamiseks maade ja ehituste sundvõõrandamise seadusega” võimaldati Tartu-Petseri raudtee jaoks võõrandada Tartu, Võru ja Petseri maakondades ning Tartu linna piirides kuni 480 ha maad.¹¹

Tartu-Petseri raudteest sai esimene iseseisva Eesti riigi ajal rajatud laiarööpmeline raudtee. Raudteesihi ajamine algas 1928. aasta suvel, see kulges Tartust kuni Vastse-Kuusteni plaani järgi, edasi tuli valida kolmest variandist sobivaim – esimese puhul oleks siht viinud otse Vastse-Kuustest Himmastesse, teise variandi korral oleks tee läinud Vastse-Kuustest Kauksi poole ning kolmandaks võimaluseks oli esimese trassi kaldumine enam Räpina poole. Raudtee tagumine lõik pidi kulgema Verioralt Oravale ja sealt edasi Petserisse, nagu seaduses ette nähtud. Teesihti katsuti võimaluse korral rajada läbi metsade ja soode, vältides talumaade jäämist raudtee alla.¹²

1928. aasta 24. augustil saadeti Kambja, Kanepi ja Põlva kihelkonna valdade, seltside ja asutuste poolt ühine märgukiri riigivanemale, millega toodi kokkuvõtvalt välja seitse põhjust, miks pidi eelistama Tartu-Petseri raudtee ehitamisel siiski just Põlva sihti – muuhulgas näiteks see, et Põlva ümbrus oli kokkuvõttes jõukam ja sinne tööstuspiirkond tugevam kui idapoolne, Räpina oma; Põlvat läbiva raudteeliini ehitamine oleks tulnud vähemate mullatööde vajaduse tõttu tunduvalt odavam, samuti oleks sildade rajamine nõudnud väiksemaid väljaminekuid; Põlva siht ei oleks jäänud riigi äärealale, mistõttu oleks seda ümbritsenud laiem kasutuspiirkond ja rahvarohkem ala.¹³ Lõplikult jäigi peale otsus ehitada raudtee läänepoolse ehk Põlvast mööduva sihi järgi.

Raudtee ehituse teostajaks sai Taani firma *Højgaard & Schultz*, kui kõige soodsamaid hindu pakkunud ettevõtte, ning ehitustööd algasid jaanuaris 1929 üheaegselt nii Tartu kui Petseri poolt.¹⁴ Sama aasta kevadel alustati mullatöödega, mis maastiku eripärade tõttu osutusid üsna mahukateks ja mille jaoks sai tööle rakendatud arvukalt töötuid inimesi, ning sildade rajamisega.¹⁵ Suuremad sillad said endale Reola, Ahja, Võhandu ja Piusa jõgi, nende ehitamine

¹¹ III Riigikogu: VI istungjärk. Protokoll nr 167. Tallinn: Riigikogu, 1928, lk 659-674.

¹² Tartu-Petseri tee sihil. 20 meest ajab sihti läbi metsade ja väljade. – *Võru Teataja*, 12. juuni 1928.

¹³ ERA.66.17.760, 1 2-6 (Kambja, Kanepi ja Põlva valdade, seltside, asutuste ja ettevõtete märgukirjad riigivanemale ja riigikontrolörile Tartu-Petseri raudtee ehitustööde alustamise ja sihi rajamise kohta).

¹⁴ ERA.31.4.602, 1 8 (Teedeministri ja riigikontrolöri ettekanded Tartu-Petseri laiaroopalise raudtee ehitustööde teostamise kohta).

¹⁵ **Arjakas**. Eesti raudtee 140, lk 177.

kujunes aga arvatust raskemaks.¹⁶ Suuremaks katsumuseks oli ka raudtee ehitamine Holvandi küla juures üle kinnikasvanud kunagise veskijärve, mida katva paksu turbakihi all oli hulgaliselt vett. Viimane tähendas kokkuvõttes pikaajalist, üle aasta kestvat ja 80 000 krooni maksma läinud mülka täisajamist.¹⁷

Jaamade paiknemisel uuel raudteel peeti silmas, et need asuksid väljakujunenud ümbruses – asulate ja teede lähedal. Neid oli esialgu kavas rajada kokku 10 – Ülenurme, Reola, Rebase, Vastse-Kuuste, Kiidjärve, Põlva, Ruusa, Veriora, Orava ja Kliima.¹⁸ Loodav Põlva jaam jäi samanimelisest alevikust ja kirikust lausa 3 km kaugusele, Himmaste küla maadele, mistõttu oli Himmaste rahvas soovinud, et antud jaamale saaks just nende küla nimetus. Samas kerkis aga esile ka mõte nimetada mõni raudteel olev peatus “Dr.Hurda” jaamaks, kuna tuntuima põlvalase Jakob Hurda sünnikoht jäi planeeritud Põlva raudteejaamast vaid 1,5 km kaugusele Himmastesse. Põlva külje alla jäävat jaama otsustati siiski austada just Põlva, kui Võrumaa ühe vanima kihelkonna, kiriku ja asula nimetusega.¹⁹

Tartu-Petseri raudtee ehitamiseks olid esialgse kava järgi ette nähtud täiesti uued rööpad, mis 1929. aasta novembris otsustati Vabariigi Valitsuse poolt siiski paigutada rahvusvaheliselt tähtsamale ja suuremat kiirust nõudvale Tallinn-Valga raudteeliinile, ning sealt üles võetud vanad rööpad läksid kasutusse rajataval Tartu-Petseri vahelisel, väiksema tähtsusega raudteel.²⁰ Rööbaste mahapanekut alustati 1930. aasta juulis ning esimene proovisõit uuel teel Tartu ja Vastse-Kuuste vahel viidi läbi juba sama aasta 12. septembril raudteed ehitava firma omanike, inseneride ja ehitustööde juhatajate osavõtul. Läbi sõidetud 28-kilomeetrine raudteelõik andis siiski põhjuse muretsemiseks, kas tee ehitamisega ikka esialgse eelarve mahu juures hakkama saadakse, kuna vanade rööbaste kasutuselevõtt suurendas kulusid töötasudele, samuti tuli rajada

¹⁶ ERA.66.17.1434, l 23-25 (Rapla-Virtsu raudtee ehituse eelarve. Tartu-Petseri laiarööpmelise raudtee ehitustööde ülevaade. Kirjavahetus raudteevõrgu arendamise seaduse eelnõu täiendamise kohta).

¹⁷ Elu Tartu-Petseri raudtee piirkonnas. Raudteevalitsuse kavatsused, mis ei meeldi Lõuna-Eestile. Uute raudteejaamade juurde ehitatakse maju ja vabrikuid. Raudtee läheb üle kinnikasvanud järve. Uus raudtee on tõmmanud Võrule piirid ette. – *Postimees*, 7. veebruar 1932.

¹⁸ **Duvin**. Lugusid raudteedest Eestimaal, lk 68.

¹⁹ Dr. Hurda sünnipaigas Himmastes. Kas ei tuleks uue raudtee mõni jaam nimetada “Dr. Hurda jaamaks”? Põlvale tuleb jätta ikka Põlva nimetus. – *Võru Teataja*, 24. august 1929.

²⁰ ERA.31.3.6929, l 2-3 (Vabariigi Valitsuse otsus Tartu-Petseri raudtee jaoks tellitud rööbaste ja pöörangute paigutamise kohta Tallinna-Valga liinile).

tunduvalt rohkem ülesõite, kui algselt kavas oli, ning ka sildade ehitus kujunes plaanitud kallimaks.²¹

1931. aasta mai lõpus said ka reisijad juba valminud teelõigul sõita rongidega Tartust Taevaskojani ning juulis Tartust Põlvani.²² Istepinkidega varustatud kaubavagunitest kokku pandud rongid liikusid tööpäeviti üks kord päevas, pühapäeviti pandi käiku ka kaks lisarongi.²³

1931. aasta juulis kiirendati raudteel oluliselt ehitustöid, et olla kuu lõpus valmis riigivanema Konstantin Pätsi rongi vastuvõtuks. 28. juuli keskpäeval jõudis oodatud rong auväravatega märgistatud Holvandi peatuskoha ligidale, kuhu oli sündmust uudistama tulnud hulk ümberkaudset rahvast. Siin toimus Tartu ja Petseri poolt ehitatud raudteeosade pidulik ühendamine ning riigivanema poolt kullatud naela löömine viimase raudteeliipri sisse. “Kuldnael” läks sellest paigast aga õige ruttu kaduma, mis vanemate inimeste arvates ennustas uuele teele suuri õnnetusi.²⁴

Eesti iseseisvusaja esimese nii mahuka ettevõtmisena valminud Tartu-Petseri raudtee pidulik avamine toimus 31. oktoobril 1931 Tartus Tamme staadionil riigivanema asetäitja, välisminister Jaan Tõnissoni osavõtul. Viimane toonitas oma avamisel peetud kõnes, et valminud oli Eesti jaoks majanduslikult oluline tee elanike ja põllumajanduse poolest rikka Võru- ja Tartumaa piirkonna ühendamisel Tartu ja Tallinnaga ning Venemaaga seotud transiitveo arendamisel, ent sellel teel pidi olema ka suur strateegiline tähtsus vajaduse korral meie maa kaitse korraldamisel.²⁵ Üldine liiklemine ehk kogu reisijate-, kauba- ja postivedu algas uuel raudteel päev hiljem.

²¹ Kiirrongil Tartust Vastse-Kuusteni. Esimene sõit uuel raudteel – 28 km. roopaid maha pandud. – *Postimees*, 14. september 1930.

²² Rongid sõidavad. – *Võru Teataja*, 28. mai 1931; Rongide liikumine Tartu-Petseri raudteel. – *Päevaleht*, 13. mai 1931; Ajutine reisiliikumine Tartu-Petseri raudteel. – *Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri*, 1931, nr 2 (99), lk 32.

²³ Rongid sõidavad Põlvani. – *Võru Teataja*, 14. juuli 1931.

²⁴ Märkmeid uue raudtee ehitamise päevilt. – *Võru Teataja*, 4. veebruar 1932; Riigivanem lõi kuldnaela liiprisse. – *Võru Teataja*, 30. juuli 1931; Ruusa küla lood II. Toim. Kersti Murumets, Vaike Kivistik. Ruusa; Räpina: Räpina Koduloo- ja Aiaandusmuuseum: Räpina Muuseumisõprade Seltsing, 2010, lk 15.

²⁵ Täna avatakse Tartu-Petseri raudtee. Avakõne peab riigivanema asetäitja J. Tõnisson. Esimene rong läheb Tartust pühapäeva hommikul. – *Postimees*, 31. oktoober 1931; Tartu-Petseri raudtee avati pidulikult. Riigivanema asetäitja ministritega kohal. Teel suur majanduslik ja strateegiline tähtsus. – *Vaba Maa*, 1. november 1931; Uus raudtee on avatud. Riigivanema asetäitja ja teised ministrid pidulikul sündmusel. Valga jaama tegevus hakkab vähenema. – *Lõuna-Eesti*, 3. november 1931; Välisminister Jaan Tõnisson avab täna uue raudtee. Tartu-Petseri raudteel on Tartu maad 18 km. vähem kui Valga kaudu. – *Võru Teataja*, 31. oktoober 1931; Liikumine uuel raudteel avati pidulikult. Välisminister J. Tõnisson lõikas katki üle tee tõmmatud rahvusvärvilise lindi. Esimesed rongid algasid sõitu pühapäeval. – *Võru Teataja*, 3. november, 1931.

87,58 km pikkune Tartu-Petseri raudtee läbis 10 valda Tartu-, Võru- ja Petserimaal: Ropkat, Vana-Kuustet, Vastse-Kuustet, Ahjat, Koiolat, Toolamaad, Veriora, Kahkvat, Oravat ja Petserit, ning selle mõjupiirkonna suuruseks oli kokku umbes 2500 km². Uue, kogu riigis sildade rohkuse poolest (52 silda) esirinnas olnud raudtee lõplik marsruut kulges Tartust läbi Vastse-Kuuste ja Põlva Veriorale ning sealt edasi Petserisse (vt lisa 2).²⁶ Kõik tegevused ei olnud raudtee täielikuks liiklemiseks avamisega aga veel lõppenud – jätkusid tööd jaama- ja abihoonete ehitamisel, samuti peatuskohtade juurdepääsuteede korrastamisel, mis kokkuvõttes kasvatasid 1934. aastaks ehituskulude eelarve 6,7 miljoni kroonini.²⁷

²⁶ **Nikolai Viitak.** Tartu-Petseri laiarööpmeline raudtee. – *Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri*, 1931, nr 4 (101), lk 54-56.

²⁷ ERA.66.17.1560, 1 2 (Rapla-Virtsu ja Tartu-Petseri uute raudteede ehituse aruanded koos lisadega).

2 PEATUSED JA JAAMAHOONED

Kui algse, Riigikogus 1928. aastal vastu võetud kava järgi oli Tartu-Petseri raudteel ette nähtud 10 jaama, siis juba rongiliikluse avamise hetkeks oli lisandunud ka peatuskoht Taevaskoja suvituskoha juurde, samuti Laane, Holvandi ja Ilumetsa peatused.²⁸ Seega oli Tartu ja Petseri vahel 1931. aasta novembris kokku 14 peatust, millest Rebase, Vastse-Kuuste, Kiidjärve, Põlva, Ruusa, Veriora ja Orava jaamades oli võimalik teostada kõiki kaubavedudega seotud toiminguid, ülejäänud 7 paika – Ülenurme, Reola, Laane, Taevaskoja, Holvandi, Ilumetsa ja Kliima – olid mõeldud vaid reisijateveoks.²⁹ Kohalike inimeste soovidele vastu tulles loodi hiljem mõned peatused veel juurdegi. Nii avati 1933. aastal Vastse-Kuuste ja Kiidjärve vahele, kauni Ahja jõe äärde uus peatuskoht, millest loodeti tulevikus kujunevat populaarne suvitus- ja väljasõidukoht.³⁰ Sama aasta alguses oli avatud rahva poolt juba tükk aega nõutud rongide peatuskoht ka Vana-Kuustesse, sealse vallamaja juurde.³¹

Üleüldise rongiliikluse alguseks Tartu-Petseri raudteel ei suudetud majanduskriisi tõttu peatuskohtadesse valmis ehitada veel kõiki jaamahooneid. 1931. aastal olid valminud Rebase, Laane, Kiidjärve, Taevaskoja (vt lisa 3), Holvandi, Ruusa, Ilumetsa, Orava ja Kliima reisijate hooned, ülejäänud püstitati järgnevate aastate jooksul, kusjuures uhkemad hooned said endale 3 peajaama – Põlva, Vastse-Kuuste ja Veriora.³² 1932. aastal leiti riigieelarvest vahendeid Põlva, kui suurima reisijatearvuga jaama jaoks, ning sama aasta juunis hakati püstitama siia kivist kahekorruselist jaamahoonet, mille valmimiseni oli reisijatel võimalus ooteruumina kasutada käigust kõrvaldatud vagunit.³³ Põlva jaamahoone (vt lisa 4), mille ehitus oli samal aastal Tartu-Petseri raudteel ainsa nii mahuka tööna plaanis, pidi saama üks suuremaid ja silmapaistvamaid kogu Eestis. See pidi tooma lahenduse ka seni jaama ümbruskonna taludes majutust leidnud raudteeametnike korteripuudusele.³⁴ Põlva jaamahoone avati reisijatele peale viit kuud ehitust, 8.

²⁸ Välisminister Jaan Tõnisson avab täna uue raudtee. Tartu-Petseri raudteel on Tartu maad 18 km. vähem kui Valga kaudu. – *Võru Teataja*, 31. oktoober 1931.

²⁹ Kroonika. Uute raudteede avamine. – *Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri*, 1931, nr 4 (101), lk 59.

³⁰ Uus rongide peatuskoht Vastse-Kuuste ja Kiidjärve vahel. – *Postimees*, 10. veebruar 1933; Uus peatuskoht Tartu-Petseri raudteel. – *Postimees*, 14. mai 1933.

³¹ Vana-Kuuste vallamaja juurde rongide peatus. – *Postimees*, 04. märts 1933.

³² ERA.66.17.1560, l 319 (Rapla-Virtsu ja Tartu-Petseri uute raudteede ehituse aruanded koos lisadega).

³³ Põlva ehitatakse jaamahoone. – *Postimees*, 27. mai 1932; Tartu-Petseri raudteel on tööd vähenenud. – *Võru Teataja*, 22. november 1932.

³⁴ Põlva jaamahoone ehitus... – *Postimees*, 30. september 1932.

novembril 1932, ning selle rajamine läks maksma üle 30 000 krooni.³⁵ Järgmise aasta kevadel võeti ainukese suurema tööna Tartu-Petseri raudteel ette Veriora jaamahoone (vt lisa 5) ehitamine, mis pidi valmima sama aasta sügiseks.³⁶ Ehitustööd algasid 1933. aasta juulis, augusti lõpuks oli hoone juba sarikate alla viidud ning tehti ettevalmistusi katuse paigaldamiseks.³⁷

Vastse-Kuuste elanikud olid sunnitud veel mõnda aega ilma jaamahooneta hakkama saama. 1933. aasta kevadel pidid reisijad Vastse-Kuuste peatuskohas rongi ootama endiselt lageda taeva all või jahedas vagunis, mistõttu pöörduti palvega Teedeministeeriumi poole köetava ooteruumi saamiseks.³⁸ 1934. aastal hakati siia viimaks püstitama korralikku jaamahoonet, mis jäi sel aastal ka ainsaks suuremaks ehitustööks Tartu-Petseri liinil. Kahekordne kivist hoone (vt lisa 6) sai sarikate alla augustis ning pidi valmima hiljemalt sama aasta novembriks.³⁹

1935. aasta suvel oli Tartu-Petseri raudteel ette nähtud püstitada veel kaks jaamahoonet – Reolas ja Ülenurmel.⁴⁰ Ülenurme peatuskoha telliskividest jaamahoone ehitusega tehti algust juulis ning see pidi valmis saama sama aasta talveks.⁴¹ 1939. aastal aga ootas Vana-Kuuste rahvas endiselt pikisilmi kohalikku jaamahoonet, või ka lihtsat katusealust, kuigi isegi väiksemas Uhti jaamas oli juba ammu korralik ooteruum rajatud.⁴² Populaarsesse suvituskohta Valgemetsa jaamahoonet ei ehitatudki.⁴³

Koos raudtee ehitamise ja peatuskohtade loomisega tuli hakata mõtlema ka raudteejaamadesse viivate teede korrastamise peale, ometi puudus mitmeski paigas veel aastaid peale raudtee rajamist korralik juurdepääsutee. Pool aastat peale Tartu-Petseri raudteeliini avamist oli piisav juurdepääs korraldamata ka Põlva jaama – aleviku ja jaama vahele oli Võru Maavalitsus juba lasknud ehitada korraliku teise klassi maantee, kuid Mooste, Kauksi ja Koiola poolt oli jaama

³⁵ Põlva jaamahoone avatakse reisijatele. – *Postimees*, 8. november 1932.

³⁶ Veriora jaamahoonet hakatakse ehitama. – *Postimees*, 6. juuli 1933.

³⁷ Veriora jaamahoone ehitustööd hoos. – *Postimees*, 30. august 1933.

³⁸ Vastse-Kuuste tahab köetavat ooteruumi. – *Postimees*, 9. märts 1933.

³⁹ Vastse-Kuuste jaamahoone valmib sügiseks. – *Postimees*, 17. august 1934.

⁴⁰ ERA.66.17.1434, l 25-26 (Rapla-Virtsu raudtee ehituse eelarve. Tartu-Petseri laiarööpmelise raudtee ehitustööde ülevaade. Kirjavahetus raudteevõrgu arendamise seaduse eelnõu täiendamise kohta).

⁴¹ Ülenurme ehitatakse jaamahoone. – *Postimees*, 13. juuni 1935.

⁴² Vana-Kuuste raudteepeatuskohale soovitakse majakest. – *Postimees*, 16. juuni 1939.

⁴³ **Narbekov.** Kui raudtee Eestimaale kord tuli, lk 70.

pääsemine endiselt kehv. Sealtkaudu toimus liiklemine jaamani vaid karjateed mööda, mis aga kevadel ja vihmadega läbipääsmatuks muutus.⁴⁴

Raudtee ehitusfirma oli teinud tee Holvandi jaama taha ning 1932. aasta suveks olid ka ümbruskaudsed vallad oma kaugemad teed Kanasaare ja Kivijärve küläni korrastanud, kuid pääs jaama polnud ikka veel hästi võimaldatud, kuna jaamale lähemad teed olid parandamata.⁴⁵ Sama aasta lõpus nõudsid kohalikud elanikud tee ehitamist Laane peatuskohta, mille puudumise tõttu oli ümbruskonna rahval jaama saada peaaegu võimatu.⁴⁶ 1933. aasta kevadel valmis aga 5 km pikkune teelõik Orava jaamast kuni Soe kõrtsini, mis tagas juurdepääsu Orava jaama Värskast poolt.⁴⁷ Järgmise aasta suvel võeti ette kehvast seisukorras oleva 13 km pikkuse, Veriora raudteejaamast Räpina alevikuni viiva esimese klassi maantee kividega sillutamine.⁴⁸

Eriti tegusaks osutus 1935. aasta – selle aastal kevadel ehitati välja Põlva jaama juurdepääsutee Mooste poolt, samuti Ruusa raudteejaama sissesõidutee, suveks oli planeeritud aga Põlva ja Veriora jaamadele umbes 600 m pikkuste jaamateede rajamine, ning sügisel alustati uue teise klassi maantee ehitamist Põlva raudteejaamast üle Himmaste küla kuni Räpina-Kauksi maanteeeni välja.⁴⁹ 1937. aasta algul ei pääsenud siiski veel Taevaskoja raudteejaama korraliku tee puudumisel sõiduvahenditega ligi – siia hakati alles sama aasta sügisel ehitama 1,5 km pikkust, kruusakattega teise klassi maanteed, jaama juurest kuni Tartu-Põlva maanteeeni.⁵⁰

Tartu-Petseri raudtee rajamise järel sai ka Tartu jaamast raudteesõlm – kui seni olid rongid siit väljunud vaid Valga poole, siis nüüd tuli ette võtta suur ja kulukas töö, et ehitada vaid ühes suunas väljunud jaamateed ümber ka rongide väljumiseks kagusuunas. 1932. aastal ehitati juurde teine ooteplatvorm, et võimaldada reisijatele mugavamat pääsu samaaegselt väljuvatele rongidele, ning selleni viiv jalakäijate maa-alune tunnel.⁵¹

⁴⁴ Põlva raudteejaama juurdepääsuteed korraldamata. – *Postimees*, 26. mai 1932.

⁴⁵ Holvandi jaama juurde puudub tee. – *Võru Teataja*, 11. august 1932.

⁴⁶ Laane raudteejaama pääsemiseks... – *Postimees*, 21. detsember 1932.

⁴⁷ Värskast otsekohe Orava jaama. – *Postimees*, 24. märts 1933.

⁴⁸ Veriora-Räpina maantee prügitamisele. – *Postimees*, 15. juuni 1934.

⁴⁹ Võrumaa teede ja sildade ehitamiseks 202.264 kr. – *Postimees*, 15. aprill 1935; Ülenurme ehitatakse jaamahoone. – *Postimees*, 13. juuni 1935; Uus tee Põlva raudteejaama. – *Postimees*, 12. november 1935.

⁵⁰ Uus tee Taevaskoja jaama. – *Postimees*, 24. oktoober 1937.

⁵¹ **Artur Pihlak.** Tagasivaade 1932. aastale. – *Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri*, 1933, nr 1 (110), lk 4.

3 ÜLDISEID TÄHELEPANEKUID TARTU-PETSERI RAUDTEEST

Üldine rongiliiklus oli juhitud uuel raudteel Tartust Petserisse ning sealtsi ka edasi Võrru ja Valka. Tartu-Petseri raudtee avamise järgselt liikus teel edasi-tagasi 1 postirong ja 2 mootorrongi ööpäevas.⁵² Vastse-Kuustest avati uued bussiliinid Rasinasse ja Elvasse, ning ka Võru rahvale sai nüüd võimalikuks pääseda kiiremini ja lihtsamalt Tartusse, sest Võru bussipidaja seadis sisse püsiva liiklemise Võru ja Põlva ning Võru ja Vastse-Kuuste vahel. Esimesel juhul tähendas see Võrust Tartusse jõudmist 3 tunniga, teisel juhul veel 40 minutit lühema ajaga.⁵³

Rongiliikluse korraldus tekitas esimestel aastatel reisijates siiski mõnevõrra nurinat, kuna ei olnud arvestatud veel liiklemise tihedust, mistõttu laadapäevadel ja pühadel jäi rongile lisatud vagunitest väheks, et kõiki inimesi rahuldavalt ära mahutada, teinekord oli aga vaguneid jälle liiga palju. Muret tunti ka väheste väljumiste ja ebasobivate sõiduaegade pärast – nii hakkas üks rong Tartust Petseri suunas sõitma alles keskööl, mille väljumisaega aga sooviti tõsta paar tundi varasemaks, et rahvas saaks kiiremini koju.⁵⁴

Tartu-Petseri raudtee tõi esialgset populaarsust just talvise liiklemise võimaldamises, kuna bussiliiklus seisis sel aastaajal. Talviti kasutati küll ka saaniteid, kuid lumesulamisajal, mil maanteed muutusid läbimatuks, kerkis raudtee olulisus just eriti esile. Raudtee pakkus kõige kindlamat liikumisviisi nii lumerohketes kui poristes oludes. Ka 30. jaanuari 1932. aasta ajaleht Võru Teataja märkis, et just eelmainitud põhjusel oskasid raudtee läheduses elavad inimesed hinnata hästi tee kasulikkust. Lisaks liikus raudteed mööda ka post, mille saatmine ja kättesaamine paranes tunduvalt, eriti kaugemates kohtades. Ühte olulist mõju nähti raudtee tulekul kohalikele veel – kui varem oli haigete transportimine Tartusse ülikooli kliinikumi keeruline ja kulukas, siis raudteed kaudu oli haiglasse jõudmine hulga kiirem, mis tähendas ühtlasi nii mõnegi inimese päästmist.⁵⁵

⁵² Elu Tartu-Petseri raudtee piirkonnas. – *Postimees*, 7. veebruar 1932.

⁵³ Uued omnibussiliinid Tartumaal. – *Postimees*, 10. veebruar 1932; Kiire ühendus Võruga. – *Postimees*, 18. mai 1932.

⁵⁴ Liiklemine Tartu-Petseri raudteel suureneb. Puudusi liiklemiskorraldusis. – *Postimees*, 15. märts 1933.

⁵⁵ Elu uue raudtee piirkonnas. Inimesed, kes nägid oma elus esimest korda raudteerongi. Uute jaamade ümber kerkivad hooned. Raudtee läheb üle järve. Kardeti, et riigivanema rong võib veskijärve põhja vajuda. Koormad ei liigu enam Võru poole – uus elusoon on koondanud endale uue ümbruse. – *Võru Teataja*, 30. jaanuar 1932.

1932. aasta alguse ajalehes *Postimees* tähendati, et uute jaamade lähedusse oli juba palju uusi hooneid kerkinud, kuid mõnes paigas rikkusid ilusat vaadet veel raudtee ehitamisest jäänud kivihunnikud ja puumaterjal, mis aga kõrvaldati peagi. Tartu-Petseri raudtee äärde jäävatele paikadele ennustati suurt tulevikku, kuna raudtee ümbruskonda jäi Eesti majanduslikult üks rikkamaid piirkondi – Põlva ja Räpina kant. Hoogsalt ehitati juba Põlvasse ja Veriorra saevabrikuid ning raudteed mööda toimetati kariloomi uutesse paikadesse, samuti toimus siin postisaatmine ja kaupade vedu. Tartus käimine oli muutunud tunduvalt kiiremaks – ka kaugeimatest Võrumaa nurkadest pääses Tartusse endise terve päeva hobusõidu asemel nüüd vaid mõne tunniga.⁵⁶

Tallinnast Petserissegi võimaldas uus raudtee saada endise kümnekonna tunni asemel pea poole lühema ajaga, mis lubas pealinna saabunud turistidel nüüdsest läbi viia ka kiire ringkäigu Petseri linnas. Samas laienesid Tartu-Petseri raudtee rajamisega ka kohalike inimeste liikumisvõimalused raudtee ümbrusesse jäävatesse looduskaunitesse paikadesse, eriti alates Vastse-Kuustest kuni Petserini, kuhu siiani pääses ligi vaid maanteed pidi.⁵⁷

1933. aasta kevadel kontrollis Raudteevalitsus Tartu-Petseri raudtee seisukorda, et võimalusel lubada sõita rongidel kiiremini ja vältida sellega hiline misi, mida kahjuks tuli üsna sageli ette põhjusel, et reisironge kasutati ühtlasi ka kaupade transportimiseks. Sel ajal sõitsid rongid uuel raudteel Tartust Kiidjärveni kiirusega kuni 60 km/h ja sealt edasi Petserisse kuni 40 km/h. Kontrollisõidu käigus leiti tee piisavalt hea olevat selleks, et tekkinud pikematele peatustele kulunud aja võis nüüdsest vajadusel tasa teha kiirema sõiduga kui seni.⁵⁸

1934. aasta 1. maist seadis Raudteevalitsus sisse ka väljaspool tavapärasest sõiduplaani sõitvad kiiremad erirongid, mis suundusid linnadest kaunimatesse maakohtadesse ning elavdasid oluliselt inimeste liiklemist raudteel. Huvirongid muutusid rahva seas kiiresti populaarseks, sest piletite hinna pealt sai kuni 70% soodustust, mis tegi sõidu hinnaks Tartust Taevaskotta ja tagasi 45 senti, Tartust Petserisse ja tagasi aga 1,05 krooni.⁵⁹ Rongid, eriti suvitusrongid võimaldasid

⁵⁶ Elu Tartu-Petseri raudtee piirkonnas. – *Postimees*, 7. veebruar 1932.

⁵⁷ Esimesel reisijate rongil Tallinn-Petseri raudteel. Petseri Tallinnale ja huvireisijatele oma kloostri ja teiste omapärasustega kättesaadavaks. – *Tallinna Post*, 31. mai 1931.

⁵⁸ Sõit Tartu-Petseri raudteel kiiremaks. Rongide hiline mised jäävad nüüd ära. Veriora jaamahoone ehitus suvel. – *Võru Teataja*, 20. mai 1933; Sõit Tartu-Petseri raudteel kiiremaks. Raudteevalitsus kontrollis uute raudteede seisukorda. Suvel ehitatakse kaks uut jaamahoonet. – *Postimees*, 18. mai 1933.

⁵⁹ Odavad huvirongid käiku. Kuni 70 prots. hinnaalandust. – *Postimees*, 29. aprill 1934.

inimestel reisida odavamalt kui mistahes teised liiklusvahendid – näiteks sai 1935. aastal sõita 5 krooni eest bussiga 150, reisirongiga 260 ja huvirongiga tervelt 990 km pikkuse vahemaa.⁶⁰

Üks aasta oli põhjalike järelduste tegemiseks liiga lühike aeg, mistõttu ei olnud 1932. aasta sügisel võimalik veel kindlalt öelda, kas Tartu-Petseri raudtee võiks end tulevikus ära tasuda. Esmaste üldiste andmete järgi oli liiklemine siin teel olnud siiski keskmiselt aktiivne. Põlva kohta saadud informatsioon näitas, et ühe aastaga oli jaamast läbi käinud 12 000 reisijat, sealhulgas suvekuudel neljandiku võrra rohkem inimesi kui talvel. Kaupa oli saadetud Põlva jaama kaudu 300-900 tonni kuus, muuhulgas lina, vilja ja peekonit. Teiste raudteeliinidega võrreldes erines aga Tartu-Petseri liin oma jaamade koguarvu ning lühikese vahega paiknevate peatuste poolest, mis tähendas ühtlasi suuremaid riigipoolseid kulutusi siinsete hoonete ülalpidamisele.⁶¹

1933. aasta kevadeks oli märgata Tartu-Petseri raudtee ümbruses juba tuntavat elavnemist, eriti kohtades, kus maaomanikud ei müünud ehituskrunte liialt kallilt. Vaid riigimaa peal olevates jaamades tekkis lühiajaline seisak, kuna oodati Põllutööministeeriumi kinnitatud kavade järele, mis lubasid seal hakata maatükke jagama. Raudtee äärde jäävate riigimetsade oluline hinnatõus oli suurendanud kaudselt riigi sissetulekuid, samas võitis ka kohalik põllumajandus, kuna tee rajamine kergitas aia- ja põllusaaduste ostuhindu.⁶² Uus raudtee andis ümbruskonna rahvale ka ühe täiesti uue ja üllatava võimaluse oma tulusid kasvatada – nimelt hakati 1932. aasta sügisest jaamades aiapidajatelt õunu kokku ostma, makstes nende eest keskmiselt 220 senti puudalt,⁶³ mis omakorda innustas rajama rohkesti uusi viljapuuaedu.⁶⁴

1933. aasta sügiseks oli raudtee ümbrus juba sedavõrd kiire arengu läbi teinud, et peajaamu Põlva ja Veriora, mille jaamahooned olid juba valminud, ning veel jaamahoone olemasolevat Vastse-Kuustet, nähti tulevikus kujunevat isegi aleviteks. Kolmest jaamast suurima liiklemisega oli kahe aasta jooksul olnud Põlva, mida kasutasid ka võrulased suurtesse keskustesse, Tartusse ja

⁶⁰ V. Veerus. Huvirongid 1934.-1935. aastal. – *Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri*, 1935, nr 3 (124), lk 37.

⁶¹ Uue raudtee esimene tegevusaasta. – *Võru Teataja*, 29. november 1932.

⁶² Raudtee elustav mõju ümbrusele. Mõnda Tartu-Petseri raudtee ümbruskonnast. – *Postimees*, 6. mai 1933.

⁶³ 1 puud = 16, 38 kg.

⁶⁴ Põlvale ja ümbruskonnale uus tulullikas avanenud. – *Võru Teataja*, 8. oktoober 1932.

Tallinnasse saamiseks. Ka kaupade vedu oli toonud suurimat tulu just Põlva jaamale, kuigi enim kaubavaguneid oli täidetud hoopis Kiidjärve väikejaamas.⁶⁵

1934. aastaks Tartu-Petseri raudtee kasutamise kohta laekunud andmed lubasid juba kindlalt öelda, et tee oli selleks ajaks head tasuvust näidanud, kuuludes ühtlasi riigi parimate liinide hulka. Ja raudtee ümbruses aset leidnud vilgas majandus- ja ehitustegevus andis teada, et raudteede üldine rahvamajanduslik tähtsus oli endiselt suur.⁶⁶

⁶⁵ Tartu-Petseri raudtee – Kagu-Eesti elusoon. Kolm peajaama. – *Postimees*, 16. november 1933.

⁶⁶ ERA.66.17.1434, 1 28 (Rapla-Virtsu raudtee ehituse eelarve. Tartu-Petseri laiarööpmelise raudtee ehitustööde ülevaade. Kirjavahetus raudteevõrgu arendamise seaduse eelnõu täiendamise kohta).

4 RAUDTEE ÜMBRUSE ELAVNEMINE JA SENISTE KESKUSTE KOKKUKUIVAMINE

4.1 Põlva

Tartu-Petseri raudtee tõi uut hingamist ja kasvu selle lähedusse jäänud paikadesse ning andis jõulise tõuke ka päris uute asulate tekkimisele. Juba tee ehitamise ajal oli märgata ümbruskaudsetes asulates, eriti Põlvas, olulist üürihindade tõusu.⁶⁷ Põlva oli Tartu-Petseri raudtee valmides üksnes väike kirikuküla, mille elanike arv küll aasta jooksul alates 1931. aasta kevadest oli jõudsalt, 88 inimese võrra 426 peale kasvanud, ent mis ametlikult alevi mõõtu kuidagi välja ei andnud.⁶⁸ Kuid paiga välisilme oli 1932. aasta kevadeks juba tunduvalt muutunud – vähese ajaga oli siia palju uusi mitmekordseid hooneid püstitatud, kus leidsid majutamist erinevad kauplused ja ettevõtted.⁶⁹

Sama aasta suvel oli Põlvas kogu elu juba hoogsamalt käimas – igal nädalal tegutses turg, korraldati erinevaid üritusi ning siia oodati vaatamisväärsete kohtade nimel just suviseid külastajaid, muuhulgas ka välismaalt. Suvitajate meeleheaks hakati ümbruskonda kaunistama ja kavatseti pakkuda ehitatavas kõlakojas Kaitseliidu orkestri poolt elavat muusikat. Ehitustegevus elumajade ja kauplusehoonete püstitamiseks käis täie hooga, mis lubanuks sellise tempo püsimisel Põlvat 10 aasta pärast ametlikult aleviks ja 3-4 aastakümne pärast lausa linnaks nimetada.⁷⁰

Põlvat võis peagi pidada isegi teiseks olulisimaks suvituspiirkonnaks põhjapoolsel Võrumaal sellise tuntud looduskauni koha järel nagu Taevaskoja. Selle “tiitli” vääriliseks olemiseks vajas paik siiski väikese ujumiseks sobiva ranna rajamist jõekaldale, samuti ümbruse puhtuse ja väljanägemise eest hoolitsemist. Suvitajate majutamiseks oleks leidunud küllaldaselt võimalusi

⁶⁷ Uus raudtee hakkab mõjuma. – *Postimees*, 30. oktoober 1930.

⁶⁸ Põlva alevik kasvab. – *Postimees*, 1. mai 1932.

⁶⁹ Kas Põlva aleviks? Linnaks võib ta saada 30-40 aasta pärast. – *Võru Teataja*, 14. aprill 1932.

⁷⁰ Põlva ootab suvitajaid. – *Postimees*, 18. mai 1932; Kas Põlva aleviks? Linnaks võib ta saada 30-40 aasta pärast. – *Võru Teataja*, 14. aprill 1932.

kiiresti kerkivates majades, samuti oleks puhkajate saabumisest võitnud kohalik rohkearvuline kaupmeeskond.⁷¹

1933. aasta suvel kerkisid mõned suuremad ehitised juba ka raudteejaama viiva tee äärde, mis andis märku, et tulevikus võib Põlva kirikut ümbritsev ala jaamaga kokku kasvada.⁷² Kuigi suur ehitustegevus oli Põlva raudteejaama ümbruses maa hinna üsna kõrgeks kergitanud, oli nõudlus kruntidele endiselt olemas ning hoonete püstitamine jätkus ka seal täie hooga. Enamasti müüsid kohalikud maaomanikud ehituse aluseks ühe vakamaa⁷³ suuruseid krunte, mille hind jäi 200-500 krooni vahele.⁷⁴

Põlva areng oli peale raudtee rajamist kiire ja kasv silmaga nähtav, nii et 1933. aasta sügisel tõdeti, et väikesest ja vaiksest kirikukülast on saanud ilus suur asula, milles on kõik vajalikud poed ja ettevõtted olemas. Ka Põlvasse suunduvad maanteed olid enamasti korrastatud, sest siinne jaam meelitas kaugemaltki tulevaid inimesi, kes soovisid nüüd kiiremini ja odavamat teed pidi Tartusse saada. Raudtee tulekuga paranes Põlva ühendus Tartuga tunduvalt. Ka põlvalased ise ei sõitnud enam Võrru kaubareisile, vaid ikka Tartusse, kuhu jõudis nüüd tihemini ka teatrihuviline rahvas.⁷⁵ Tartust saabusid aga kokkuostjad nii kauba koguse, pakkujate kui ka hindade poolest üsna suureks paisunud Põlva turule, viies siit endaga kaasa peaaegu kogu kraami. Kiire areng julgustas nüüd Põlvat, mille elanikud seni kahe valla – Peri ja Koiola – alla kuulusid, hellitama lootust üheks suureks samanimeliseks vallaks ja vallakeskuseks saamisest.⁷⁶

Põlva raudteejaamas (vt lisa 7) leidis aset vilgas majandustegevus. 1933. aasta suveks oli selle ümbrusesse kerkinud juba mitu kauplust.⁷⁷ Põlva jaam oli muutunud ka põhjapoolse Võrumaa keskseks teravilja turustamisalaks, mis tõi siia sügiseti enim viljaostjaid.⁷⁸ 1934. aastal sai jaam endale oodatud ja kõiki vajadusi täitva kaubaplatvormi, mis läks käiku oktoobri lõpus riigipoolse rukki kokkuostmise päevadel.⁷⁹ Põlva raudteejaamas toimus ka suures mahus metsamaterjali ümbertöötlemine. Nõnda oli näiteks kohalikul Judeikini saeveskil 1933. aasta kevadel kibekiired

⁷¹ Minevikuga Taevaskoda, tuleviku Põlva. – *Võru Teataja*, 8. august 1933.

⁷² Põlvas ehitushooaeg alanud. – *Postimees*, 18. juuni 1933.

⁷³ Riia vakamaa = 0,37 ha.

⁷⁴ Põlvas maksab ehituskrunt sama, mis mujal talukoht. Põlva raudteejaam kasvab. – *Võru Teataja*, 17. juuni 1933.

⁷⁵ Põlva kasvab... – *Postimees*, 1. september 1933.

⁷⁶ Uus-Põlva. – *Postimees*, 18. jaanuar 1935.

⁷⁷ Põlvas maksab ehituskrunt sama, mis mujal talukoht. Põlva raudteejaam kasvab. – *Võru Teataja*, 17. juuni 1933.

⁷⁸ Põlva muutub viljaturu keskuseks. Viljahinnad Põlvas. – *Postimees*, 26. oktoober 1933.

⁷⁹ Eeskujulik kaubaplatvorm Põlva jaama. – *Postimees*, 25. oktoober 1934.

ajad, tööd pakuti paljudele ümberkaudsetele inimestele ning metsamaterjali saadeti jaama kaudu välja ligi sada vagunitäit, kusjuures enamik materjalist eksporditi Inglismaale.⁸⁰ Ka 1937. aasta kevadtalvel liikusid metsade kokkuostjad talust tallu, kõik Põlva raudteejaama ümbruses olevad platsid olid puidu alla välja renditud ning jaamast toimus mahukas metsamaterjali väljavedu, olles sel aastal ühtlasi suurim kogu Tartu-Petseri raudteel.⁸¹

4.2 Veriora

Uutest paikadest Tartu-Petseri raudtee ääres tegi kiireima ja suurima arengu läbi senise soise ala ja metsatihniku asemele kerkinud Veriora jaam, mille piirkonnas täheldati ehitustegevuse algust juba enne raudtee rajamist ning kuhu oli aasta peale uue tee avamist püstitatud juba kümnekond hoonet.⁸² Veriora, mida teati mainida kui ühte suuremat valda Võrumaal, ning mille selja taha jäi jõukas põllumajanduslik piirkond, haaras juba 1932. aastal Räpina kihelkonna piirides majandusliku juhtrolli enda kätte. Talupidajatel ei olnud vaja enam kaugele Tartu või Petseri turule sõita, vaid neil oli tekkinud soodne võimalus turustada oma saadusi just Verioral. Siinsed kaupmehed võtsid tööd ära Räpina, aga eriti just Võõpsu kaupmeestelt, kuna talviste, laevatamist mittevõimaldavate olude korral oli kogu laiema piirkonna kaubavahetus just Veriora kui raudteeäärse asula käes.⁸³

Järjest enam võeti Veriora raudteejaama ümbruses maha metsi ning täideti vabaks jäänud maa-alad äriliste ehitistega, mis kasvatas siin nii erinevate ametimeeste kui üleüldist elanike arvu. 1933. aasta algul ei olnud Veriora peatuskohas küll veel jaamahoonet, kuid juba valminud ehitiste hulgast paistsid eriliselt silma kaks kahekorruselist raudteeametnike maja, kuhu oli paigutatud ka kohalik postipunkt ja raudtee kassa.⁸⁴

⁸⁰ Sada vagunit metsamaterjali Põlva jaamas. – *Postimees*, 21. mai 1933.

⁸¹ Massiline talumetsade müük Koiolas. – *Postimees*, 20. jaanuar 1937; Põlva jaamas rendimaatükkidest puudus. – *Postimees*, 3. märts 1937.

⁸² Veriora kasvab. – *Postimees*, 3. august 1932.

⁸³ Voorustega vald. Veriora omapära: mehi rohkem kui naisi; seltsid omavahel sõpruses; mõisad ikka mõisad. – *Postimees*, 20. juuli 1934; Veriora kasvahoos. Konkurents Räpinale ja Võõpsule. Verioras tõstab ärielu pääd. – *Võru Teataja*, 22. detsember 1932.

⁸⁴ Veriora sammub eduteed. Aastaga võrsunud ärielu laieneb. – *Võru Teataja*, 19. jaanuar 1933.

Kahe aasta jooksul alates raudtee valmimisest oli just Verioral toimunud vilkaim ehitustegevus kogu uue raudtee ümbruses. Arvati, et Veriora, kus ehituskruudid olid vägagi hinnas, võiks varsti kasvada ka aleviks, kui ümbruses leiduks lisaks looduskauneid paiku, mis siia elama ja külla meelitaks.⁸⁵ 1934. aastaks jõutigi selgusele, et selliseid silmailu pakkuvaid paiku Veriora ümbruses leidis – Võhandu jõe ääres, millel toimisid ka mitu sae- ja jahuveskit, ning Valgejärve ümbruses (praegusel Meenikunno maastikukaitsealal). Veriora raudteejaama lähedusse oli selleks ajaks püstitatud juba 26 kuni kolmekordset plekk-katusega maja, mis olid täis kõiksuguseid kaubapakkujaid, kusjuures tegutses siin mitu viina- ja õllepoodi ning oli kavas avada restoran.⁸⁶ Siin tegutses ka kaks rohu- ja värvikauplust ning jaamas seati sisse apteek, mis oli varem rahvale 10-15 km kaugusele jäänud.⁸⁷ Samuti avati siin telefoni keskjaam, mis lõpetas senise vajaduse saada otseühendust Räpina keskjaama kaudu.⁸⁸

Küllap õigustusega peeti Veriora jaama kogu raudtee suurimaks ja olulisimaks, kuna see tagas hõlpsama liikumise nii Setumaa kui Räpina rahvale. Siin peatunud kaubavagunid varustasid kraamiga Räpinat, Võõpsut ja ka Võru linna ümbrust, samuti toimus Veriora jaamast linade väljavedu nii Tartu kui Petseri suunas, ning metsaväljavedu, mis oli üks suurimaid Lõuna-Eestis. Veriora arenes kiiresti ka vaimselt – siin toimusid rahvarohked külapeod, mis tõid korraldajatele maapiirkonna kohta vägagi head sissetulekut.⁸⁹

Veriora jaam (vt lisa 8) oma kenade jaamahoonetega oli kujunenud ärikeskuseks, mille arenemist soodustas heas korras olev tiheda liiklemisega Võru-Räpina maantee, ning kus tegutsesid kaks saeveskit, mis pakkusid talviti tööd mitmesajale inimesele.⁹⁰ Veriora jaam hakkas asendama varasemat Võõpsu turgu – siin võeti vastu näiteks sigu tapamajja vedamiseks, ning ostjaid leidis teistelegi koduloomadele, mis tegi talumeeste elu lihtsamaks ja vähendas tunduvalt nende linnas käimise vajadust.⁹¹ Esimene laat korraldati Veriora jaamas juba 1932. aasta mais, sama aasta sügisel toimus seal ka riigile pakutud rukki kokkuost.⁹² Kui varasemalt viisid talumehed oma

⁸⁵ Veriora kasvab. – *Postimees*, 1. november 1933.

⁸⁶ Voorustega vald. Veriora omapära: mehi rohkem kui naisi; seltsid omavahel sõpruses; mõisad ikka mõisad. – *Postimees*, 20. juuli 1934.

⁸⁷ Veriora sai teise rohukaupluse. – *Postimees*, 26. juuli 1934; Veriora sai apteegi. – *Postimees*, 16. jaanuar 1935.

⁸⁸ Veriora sai telefoni keskjaama. – *Postimees*, 17. juuli 1934.

⁸⁹ P. O. Setumaa värav. Veriora tulevik on – linn. – *Postimees*, 18. veebruar 1936.

⁹⁰ Tänapäeva Veriora. – *Postimees*, 16. november 1934.

⁹¹ Veriora ümbruskonnale turuks. – *Postimees*, 12. märts 1932.

⁹² Veriora esimene laat. – *Postimees*, 14. mai 1932; Räpina põllumehed müüsid rukkeid. – *Postimees*, 26. oktoober 1932.

põrsad müügiks Petserisse, siis 1937. aastal tegutsesid põrsaste kokkuostjad kindlatel nädalapäevadel nii Veriora kui ka Ruusa ja Orava jaamades, ning ostetud põrsad veeti raudteed mööda Viru- ja Järvamaale, kus maksti nende eest rohkem raha.⁹³ 1937. aastal oli isegi arutluse all Eestis linakasvatuse ulatuse poolest olulisimate maakondade – Võru ja Petserimaa – vajadusi rahuldava linavabriku ehitus just Veriora jaama.⁹⁴

1937. aastaks olid Verioral kohalike talumeeste käest kõik raudtee läheduses olevad krundid ära ostetud, nii läksid pakkumisele ka juba odavamad krundid raudtee piirkonnast eemal planeeritud kõrvaltänavatele.⁹⁵ Veriora jaamaga paralleelselt jooksev tänav oli selleks ajaks aga mitmekordseid maju tihedalt täis ehitatud, siin tegutsesid erinevad ärid, seltsid ja ühingud, sealhulgas 10 kauplust, paar restorani ja võõrastemaja. Ja kuigi ametlikku nime polnud Veriora endale veel saanud, andis paik juba täielikult aleviku mõõdu välja, mille üle olid kohalikud olnud väga uhked. Seda enam, et enne raudtee ehitamist oli Veriora olnud kõrvaline nurgake, kuhu ei pääsenud hästi ligigi, ent nüüd oli paik täis noori inimesi, kes tahtsid siin oma elu jätkata.⁹⁶

4.3 Taevaskoja

Tartu-Petseri raudtee rajamisega avardusid linnainimeste võimalused uute puhkekohtade järele – juba tee ehitamisele järgnenud suvel kujunes populaarseimaks väljasõidukohaks praegugi väga armastatud Taevaskoja. Taevaskoja oli rahva seas tuntud küll juba varem, tuues suvitajaid siia Valgesoo poolt, kuid paari talukohaga küla hakkas kasvama just tänu seda läbivale raudteele.⁹⁷ Rongiliiklus kujunes olulisimaks võimaluseks jõudmaks looduskaunisse Taevaskotta. Taevaskoja jäi 1 tunni ja 14 sõiduminuti kaugusele Tartust, veerand tundi kauem kestis sõit suvituskotta Petserist. Puhkajaid vooris siia mööda raudteed eelkõige Tartust ja Tallinnast.⁹⁸

⁹³ Verioralt veetakse põrsaid Viru ja Järvamaale. – *Postimees*, 4. juuni 1937.

⁹⁴ Veriorale ehitatakse linavabrik? – *Postimees*, 23. september 1937.

⁹⁵ Ehituskrundid otsas. – *Postimees*, 8. aprill 1937.

⁹⁶ Sohu on tõusnud suur alevik. Veriora enne ja nüüd. – *Postimees*, 15. mai 1938.

⁹⁷ <http://www.taevaskoda.eu/Tartu-Petseri-raudtee> (29.03.2017).

⁹⁸ **Matkaja.** Taevaskoja ringvaade. Suvitusolud. Taevaskoda ja Valgemetsa: Koguteos. Lõuna-Eesti mongraafiaid, nr 1. Toim. Jaan Vahtra ja Albert Ivask. Tartu: J. Vahtra ja A. Ivask, 1940, lk 95.

Raudtee avamise järgselt hakkasid Taevaskotta kerkima peagi üksikud suvilad ning asuti mõtlema ka suvitajate meelelahutamise peale – nii näiteks kinkis Valgesoo veski omanik osa oma maast Taevaskojas Põlva Haridusseltsile, et viimane püstitaks sellele maatükile suveteatrimaja.⁹⁹ Laialdasem riigimaadest ehituskruntide planeerimine algas Taevaskojas 1932. aasta suvel, mil mõõdeti välja kahte sorti maatükke (vt lisa 9) – ühed, jaamale lähemal olevad ja suuremad krundid, mis olid mõeldud aiapidamiseks kohalikele või sinna elama asujatele, ning teised, kuni 1 km kaugusel raudteejaamast, jõepiirkonnas, üldkasutatava metsa sisse rajatavad üksteisest eraldatud väiksemad suvituskrundid.¹⁰⁰ Siiski ei võinud viimased looduslike vaadete säilimise mõttes asuda otse jõekaldal ning puude langetamisel kruntidel pidi arvestama Metsade Peavalitsuse nõusolekuga.¹⁰¹ Samuti oli kavas panna suvituskruntide omandajatele peale kohustus 3 aasta jooksul püstitada maatükkidele hoone, et hoida nõnda eemale nendega äritseda soovijaid.¹⁰²

Kokku arvestati Taevaskoja suvituspiirkonna alaks ca 148 ha maad.¹⁰³ 1932. aasta sügiseks olid maamõõtjad Taevaskojas planeerimistööd lõpetanud ja mõõtnud välja 68 suvituskoha krunti, millest osad olid ka mittemüüdavad, nagu koolimaja ja sanatooriumi krundid.¹⁰⁴ Maatükid olid küll välja mõõdetud, kuid soovijad ei saanud neid omandada ka veel ligi kaks aastat hiljem, kuna planeerimise kavasid ei kinnitatud vastavates komisjonides, ning oodati määrust, mis pidi kindlustama, et pakkumisele jõudvad suvituskruntideks mõeldud maatükid lähevad tõepoolest suvitajatele, mitte aga püsiva elukoha soovijatele.¹⁰⁵

Mingil hetkel, 1933. aastal tundus isegi, et kiirelt populaarsust kasvatanud Taevaskoja unustatakse peagi, kuna pühapäevaste rongidega ei tulnud siia enam palju külastajaid. Viimase põhjusena nähti aga suvituskoha korraldamatust. Kui raudtee ehitanud firma oli tee valmimise järgselt lasknud Taevaskotta rajada istepingid, kaljule ronimiseks trepid ning turvalisuse eesmärgil trepikäsipuud, siis nüüd olid need lagunened ning uusi polnud lisandunud. Koht ei meelitanud siia külalisi ega pakkunud neile esmaseid mugavusi, puudu oli isegi võimalusest

⁹⁹ Taevaskojas kerkivad suvilad. – *Postimees*, 6. mai 1932.

¹⁰⁰ Maamõõtjad Taevaskojas. Tuleval kevadel hakatakse jagama suvituskrunte. – *Postimees*, 9. juuli 1932.

¹⁰¹ **Matkaja.** Taevaskoja ringvaade. Ühendusteel. Taevaskoda ja Valgemetsa. Vahtra, Ivask, lk 93.

¹⁰² Taevaskojast saab suvilalinn. Kruntide väljaandmine algab tuleval aastal. – *Võru Teataja*, 12. juuli 1932.

¹⁰³ **Matkaja.** Taevaskoja ringvaade. Geograafiline asend. Taevaskoda ja Valgemetsa. Vahtra, Ivask, lk 92.

¹⁰⁴ Taevaskoda planeeritud. – *Postimees*, 15. oktoober 1932.

¹⁰⁵ Suvitajad Taevaskojal. – *Postimees*, 25. juuni 1934; Taevaskoja tulevik. Need, kes Võrust ja Võrumaalt soovivad krunte. – *Võru Teataja*, 30. mai, 1933.

saada vihma eest varju alla. Samuti oli suureks probleemiks muutunud suvituskohta üleüldine risustamine. Need üksikud suvitajad, kes olid Taevaskojas, saabusid pealinnast, kuna Tartu elanikud eelistasid puhata pigem Elvas või Narva-Jõesuus.¹⁰⁶ Käiku ei läinud ka esialgu kavas olnud bussiliin Võru ja Taevaskoja vahel, nii jäi Võru kandi elanike suviseks väljasõidukohaks pigem Pärnu ja Haanja ümbrus.¹⁰⁷

Siiski, 1934. aasta juulis hakkas Taevaskoja viimaks kasvama – algust tehti suvituskruntide müümisega soovijatele. Esialgu läks pakkumisele 25 suvituskoha krunti hinnaga 93-850 krooni ja 6 ärikrunti hinnaga 706-1841 krooni, kusjuures elavamat huvi näidati üles just viimaste vastu.¹⁰⁸ Esimesel pakkumisel osales vaid 10 inimest, kuna tingituna kuuldusest Tartu ja Võru maavalitsuste poolt Taevaskoja metsa kaitse alla võtmisest oli huvilistel tekkinud mõningane hirm ja selgusetus seoses kruntidel kasvava metsa realiseerimisega.¹⁰⁹ Samas kujunes kruntide järelepakkumine mõned nädalapäevad hiljem juba päris aktiivseks – kokku müüdi ära 6 suvituskrunti ja 3 ärikoha krunti, kusjuures hinnad tõusid isegi kuni 300% alghinnast.¹¹⁰ Juuli lõpus läksid 3 müügipäevaga kaubaks veel 15 suvituskoha ja 5 ärikrunti.¹¹¹

Maatükid, mis jagati välja soodsatel tingimustel, omastamistähtajaga kuni 36 aastat, seisis suures osas ometi veel 1937. aastal ilma hooneteta. Leidus nii mõnigi põhjus, miks paiga areng oli takistatud. Näiteks sõitsid rongid liiga hõreda graafikuga, mille tõttu oli ühendus kaugemate piirkondadega nõrk. Samuti oli raske Taevaskojas kaupa kätte saada – ehitusmaterjalide vedu autode ja hobustega kehvade, sillutamata teid pidi oli võimatu, ning samas, kuigi Taevaskoja inimesed said nüüd varasema Põlva või Kiidjärve jaama asemel kohapeale kaupu tellida, ei saanud nad raudteed kasutada siiski suurema ehitus- ja metsamaterjali toomiseks, kuna Taevaskoja jaamas puudusid teised rööpad. Ehitustegevust piirav oli ka asjaolu, et Taevaskoja

¹⁰⁶ Minevikuga Taevaskoda. Suvitajate-vaene suvituskoht. Kas kadunud on selle koha omapärane võlu. – *Postimees*, 5. august 1933.

¹⁰⁷ Minevikuga Taevaskoda, tuleviku Põlva. – *Võru Teataja*, 8. august 1933.

¹⁰⁸ Taevaskoja suvituskohtade väljaandmine algab. Seekord müüakse 24 suvituskoha ja 6 ärikoha krunti. Võistlus paremate ärikohtade pärast. – *Postimees*, 20. juuli 1934; Võistlus Taevaskoja suvituskohtade pääle algas. Kruntide hinnad siiski soodsad. – *Võru Teataja*, 23. juuli 1934.

¹⁰⁹ Taevaskojas müüdi suvituskohti. Esimene müügipäev tagasihoidlik. – *Postimees*, 26. juuli 1934; Taevaskojas algas müük tagasihoidlikult. Esimesel müügipäeval oli soovijaid vaid 7 krundi pääle. Need, kes otsivad Taevaskojast õnne. – *Võru Teataja*, 27. juuli 1934.

¹¹⁰ Tartlased ostsid Taevaskoja suvituskohti. Veriora meestel suur soov ärimeesteks hakata. – *Postimees*, 29. juuli 1934.

¹¹¹ Taevaskoja suvitus- ja ärikohtade müük lõppes. Viimasel müügipäeval müüdi 11 krunti. 9 krunti jäi soovijate puudusel välja andmata. – *Postimees*, 1. august 1934.

kuulus kahe maakonna alla (Tartu- ja Võrumaa), mistõttu pidi kahe maavalitsusega suhtlemine tulevikus raskendama ka Taevaskoja Heakorra Ühingu tööd.¹¹²

Kruntide väljajagamise seisak ja raskused ehitustegevusel tingisid suvilate nappuse, mistõttu Taevaskoja külastajad pidid peale kahe pansioni leidma paigutamist ka ümbruskonna taludes.¹¹³ Lisaks ööbima jääjatele hakkasid alates 1934. aasta kevadest Tartust Taevaskotta saabuma ka spetsiaalsete, hommikul linnast väljuvate ja õhtul sinna tagasijõudvate huvirongidega ühepäevapuhkajad. Rongides sõitis rahva lõbustamiseks kaasa orkester ning Taevaskojas korraldati ka einelauda.¹¹⁴ Tartlaste huvi rohelusse sõitmise vastu oli nii suur, et rahvahulga äramahutamiseks koosnesid suvitusrongid isegi mitmekümnest vagunist, mistõttu reisivagunite kõrval võeti kasutusele ka istepinkidega varustatud kaubaveovagunid.¹¹⁵

7 aastat peale rongiliikluse algust olid kõik pakkumisel olnud krundid Taevaskojas välja müüdud ning raudteejaama ümbrusesse kena alevik tekkimas. Ka oli tehtud algust maantee korrastamisega, et suvituskohale paremat juurdepääsu võimaldada.¹¹⁶ Kirjandusloolane Mihkel Kampmaa kirjutas Postimehes, et Taevaskoja pansionides puhkasid enamasti Tallinnast pärit nooremapiirbaltisakslased ja venelased, aga siin oli kuulda ka soome, rootsi ja inglise keelt, ning eestlastegi arv oli kasvamas. Ta tõi Taevaskojas puhkamise eelisena välja, et kui merekuurortides Pärnus ja Narva-Jõesuus tuleb pansioni eest ööpäevas maksta 4-5 krooni, siis Taevaskojas saab elada poole odavamalt.¹¹⁷

Puhkajad leidsid peavarju pansionides “Taevaskoda”, nn. “Taevaskoja kasiino” ning veidi kaugemal paiknevas Haavasaare talus, samuti Puiga ja Uue-Puiga taludes. Taevaskoja jaamast 1,5 km kaugusel (praeguse Saesaare hoonete asemel), otse jõe läheduses asunud Puiga talu perepoeg Gustav Kuusik oli võtnud 1931. aastal talupidamise oma isalt üle ning laiendas 4 aastat hiljem oma elumaja suvitajate majutamiseks. Uue-Puiga talu, mille omanikuks oli Puiga talu vanaperemehe Johan Kuusiku vanem poeg Kristjan Kuusik, elumaja anti suvisel ajal tervenisti

¹¹² **Taevaskojalane.** Takistavaid tegureid Taevaskoja suvituskoha arenemisel. – *Postimees*, 1. november 1937.

¹¹³ Suvitajad Taevaskojal. – *Postimees*, 25. juuni 1934.

¹¹⁴ Uus suvitusrong Taevaskotta. – *Postimees*, 1. juuni 1934.

¹¹⁵ Suur väljasõitjate arv. 46 vaguniga Taevaskotta. – *Postimees*, 21. juuli 1935; Pühapäeva huvirong Taevaskotta. Peatub ka vahepealsetes jaamades. – *Postimees*, 17. juuli 1935.

¹¹⁶ Taevaskoja loodusilu kaitseks. Omapärase planeerimisega saadud looduselähedust kiputakse hävitama. – *Postimees*, 6. mai 1938.

¹¹⁷ **Mihkel Kampmaa.** Suveidüll Taevaskojast. Rahu, vaikus ja puhas õhk – need meelitavad inimesi Taevaskotta. Suvitustingimused on seal väga soodsad. – *Postimees*, 20. august 1938.

puhkajatele üürile. Pansioni “Taevaskoda” rajas 1932. aastal aga Johan Kuusikult Puiga talu maadest eraldatud krundile tema väimees, kooliõpetaja Daniel Loide. Võõrastemajas oli võimalik üürida nii üksiktuba kui korterit ajavahemikul 1. maist kuni 1. septembrini, ja peale majutuse pakuti ka toitlustust.¹¹⁸ Ainukeseks püstitatud majaks all jõeorus, Suur-Taevaskoja kalju ligiduses oli perekond Martinsonide väike kahekordne, samuti majutusvõimalusi pakkuv hoone, mis sai hüüdnimeks “Taevaskoja kasiino”. Siin oli suvitushooajal avatud ka suupisteid pakkuv kiosk.¹¹⁹

1930. aastate lõpuks oli jõutud uusi hooneid Taevaskoja piirkonda püstitada kokku 14, enamik neist suvemajadeks ja mujalt tulnud suvitajate majutamiseks. Jaama juures oli puhkajate teenindamiseks avatud 3 kauplust ja pagaritöökoda, samuti tegutses siin suviti paar söögimaja, kuid puhkajate kõhutäite eest kandsid hoolt ka pansionid. Kord nädalas korraldati kohalike talunike poolt jaamast Puiga taluni viiva tee ääres turgu. Samuti elavnes üldine külaelu, tegutses Taevaskoja Kaunistamise Selts (1933-1940) ja Taevaskoja Heakorra Ühing (1936-1940).¹²⁰

4.4 Valgemetsa

Uue raudtee ligiduses kujunes Taevaskoja kõrval teiseks suuremaks suvituspiirkonnaks ja linlaste väljasõidukohaks Ahja jõe äärne Valgemetsa jaam Vastse-Kuuste ja Kiidjärve vahel, kuhu juba enne peatuskoha avamist oli 1933. aasta kevadel tartlaste poolt ostetud üle 20 uue krundi ning olemas ka pansioni avamise kavatsus.¹²¹ Rahva seas mäletati veel aega, kui Valgemetsa suvituskoha asemel oli olnud põline laas, mille Vastse-Kuuste mõisnik maha võttis ja palgid Hollandisse laevade ehitamiseks müüs. Enne raudtee rajamist oli samale kohale aga jõudnud kasvada paarikümneaastane männi-kuusemets.¹²² Selle, Ahja jõe läänepoolsel kaldal oleva maa-ala ostis ära Tartu loomaarst, lähedal asuva Kongsu talu omanik Robert Schabak, ning lasi ca 200 hektari suuruse maa mõõta suvituskruntideks (60 maatükki), mille järele oli suur

¹¹⁸ <http://www.taevaskoda.eu/Taevaskoja-talud> (29.03.2017).

¹¹⁹ **Matkaja.** Taevaskoja ringvaade. Toitlustamisvõimalused. Taevaskoda ja Valgemetsa. Vahtra, Ivask, lk 98.

¹²⁰ <http://www.taevaskoda.eu/Arengukava> (29.03.2017).

¹²¹ Raudtee elustav mõju ümbrusele. – *Postimees*, 6. mai 1933.

¹²² Valgemetsa. – *Postimees*, 10. august 1937.

nõudlus just Tartu haritlaskonna hulgas.¹²³ Esimene suvila rajati siia, sobilike kliimaatiliste ja looduslike oludega paika 1932. aastal, selle omanikuks oli kunstnik Vanda Juhansoo.¹²⁴

Enamik pakkumisel olnud maatükkidest (vt lisa 10) olid 1936. aasta kevadeks juba müüdnud, kusjuures krundid olid planeeringult üsna suured, eesmärgiga aidata säilitada paiga looduslikku ilu. Küll ei olnud selleks ajaks Valgemetsas korralikku kauplust, millest suvitajad, keda samal suvel oli siin kokku umbes 600, tundsid just enim puudust.¹²⁵ Samuti nõuti rongide peatuskoha asukoha muutmist, mis asus seni üsna ebasobivas kohas, silla peal, kuhu ei viinud ka ühtegi korrastatud juurdepääsuteed. 1934. aastal loodi Valgemetsa Suvituskoha Korraldamise ja Kaunistamise Selts, mille ülesandeks sai hoolitseda paiga heaolu ja korraldamise eest.¹²⁶ Selts suutis avara turuplatsi avamisega lahendada ka värske toidukraami kättesaadavuse küsimuse suvitajatele, võttis eesmärgiks rajada teid ja tänavaid ning varustada viimaseid nimesiltidega.¹²⁷

Ühe suvitaja märkmete kohaselt oli 1937. aastaks Valgemetsa ilme mõne aastaga tunduvalt muutunud – liiklemiseks olid rajatud sirged tänavad, mida ääristasid kaunid ilupuud, olemas oli korralik turuplats ja spordiväljak ning plaani oli võetud ka tenniseväljaku ja tantsupõranda ehitamine.¹²⁸ Valgemetsa populaarsus puhkekohana oli niipalju kasvanud, et linnast saabuvad rongid olid lausa üle koormatud, mistõttu sooviti suvisel hooajal lisarongi käima panemist Tartu ja Põlva vahele.¹²⁹ Kõige torema kõrval leidis siin endiselt mõningaid puudujääke – nii olid krundid rajatud otse jõe kaldale, mis takistas suvitajate vaba pääsu jõe äärde, samuti puudus jaamahoone ning pagasivedu oli halvasti korraldatud, sest pagasit sai kätte vaid Vastse-Kuuste ja Kiidjärve jaamade kaudu. Küll aga oli jõutud viimaks korraliku juurdepääsutee rajamiseni Valgemetsa.¹³⁰

7 aastat peale Valgemetsa suvituskoha tekkimist tundus viimaks kõik omal kohal olevat – siia pääses igast ilmakaarest kenasti ligi, posti sai kätte kohapeal hommikul mööduvalt rongilt, ka oli muutmisel rongide peatuse asukoht, et teha seda suvitajatele mugavamaks ja ligipääsetavamaks.

¹²³ **August Annuk.** Valgemetsa. Taevaskoda ja Valgemetsa. Vahtra, Ivask, lk 115; Valgemetsa – uus suvituskoh. – *Postimees*, 10. aprill 1936.

¹²⁴ Valgemetsa suvilad. Taevaskoda ja Valgemetsa. Vahtra, Ivask, lk 121.

¹²⁵ Valgemetsa saab turu. – *Postimees*, 7. juuni 1937.

¹²⁶ **August Annuk.** Valgemetsa. Taevaskoda ja Valgemetsa. Vahtra, Ivask, lk 117.

¹²⁷ Valgemetsa – uus suvituskoh. – *Postimees*, 10. aprill 1936.

¹²⁸ **Suvitaja.** Valgemetsalt. Suvitaja märkmeid. – *Postimees*, 30. juuni 1937.

¹²⁹ Ühendus Valgemetsa suvituskohaga puudulik. – *Postimees*, 10. veebruar 1937.

¹³⁰ Valgemetsa. – *Postimees*, 10. august 1937; Valgemetsa. – *Postimees*, 22. mai 1938.

Kokku oli Valgemetsa püstitatud nende aastate jooksul 52 suvilat, avatud kohapeal 2 söögimaja ja hotell ning paar korda nädalas korraldati turgu. Siin suvitas ka üksjagu tuntud inimesi, nende hulgas kirjamehed Karl August Hindrey, Juhan Sütiste ja Enn Kippel.¹³¹

1939. aasta suve jooksul võis Valgemetsas suvitajaid, matkajaid ja ühepäevapuhkajaid kokku lugeda juba tuhandetes.¹³² Mööda Tartu-Petseri raudteed oli võimalik Tartust Valgemetsa jõuda tunni ajaga, Petserist kestis sõit siia 45 minutit kauem.¹³³ Suvitajad leidsid Valgemetsas peavarju nii eramajades kui ka pansionis. Puhkajad nautisid siin vaba aja veetmist meelsasti just sporti tehes – ujuti ning mängiti jalgpalli ja tennist, suurt huvi pakkus ka kalapüük. Viimane oli eriti hinnatud tegevus, kuna läbijooksev selgeveeline Ahja jõgi pakkus püüdjaile ohtralt erinevaid kalu.¹³⁴

4.5 Vastse-Kuuste, Kiidjärve, Ruusa, Võõpsu, Võru

Aktiivselt kasvas ka Valgemetsa külje all oleva Vastse-Kuuste jaama ümbrus (vt lisa 11). 1933. aastal tegutsesid siin juba mitmed kauplused ning jaama ümbritsevatest riigimaadest olid planeerimisel üle neljakümne peamiselt kuni hektari suurust ehituskrunti, mille järele oli nõudlus suuremgi kui pakkumine.¹³⁵ Tartu-Petseri raudtee valmimise järel edenes elu ka looduskaunis Kiidjärve külas, mis oli populaarseks väljasõidukohaks suvitajate seas, kelle majutamiseks olid jõeäärsetes talumajades kohandatud spetsiaalsed ruumid. Siinse paiga võlud olid avastanud ka mitmed tuntud ühiskonnategelased. Külas tegutses mitu kauplust ning Kiidjärve peatuskohta kerkis kahekordne kivist jaamahoone ja ehitati laadimisplatvorm.¹³⁶

Uue sisemaa kuurortina nähti aga Ruusa jaama ümbrust, mille omapäraks olid kaunid männimetsad ja läbivoolav Võhandu jõgi oma taevaskojaliste kallastega. Ruusa jaamast mõni kilomeeter Toolamaa suunas asuvad mõisa hooned oli omandanud Eesti tuntud äriperekond

¹³¹ Valgemetsas algas suvitushooaeg. Suvitajaid kohal juba üle 200. Kaks korda nädalas turg. Post saabub hommikul kella 7 ajal. – *Postimees*, 15. juuni 1939.

¹³² **August Annuk.** Valgemetsa. Taevaskoda ja Valgemetsa. Vahtra, Ivask, lk 119.

¹³³ Samas, lk 116.

¹³⁴ Samas, lk 118.

¹³⁵ Vastse-Kuuste jaama ümber tekib alev. – *Postimees*, 3. november 1933.

¹³⁶ **Triin Kusmin, Ain Erik.** Pärandkultuur metsas: Kiidjärve-Kooraste. Tallinn: Riigimetsa Majandamise Keskus, 2010, lk 10.

Puhkid, kes tabasid ära siinse paiga suure arenguvõimaluse. Vanad lagunevad hooned olid lammutamisel ning asendamisel moodsatega, samuti oli plaanis püstitada suvilaid.¹³⁷ Paiga muutmine suvituspiirkonnaks andis 1932. aasta kevadel-suvel paljudele ümbruskaudsetele inimestele, eriti ehitustöölisele tegevust ja sissetulekut.¹³⁸ 1934. aastal läks ägedaks pakkumiseks kahe Ruusa jaama ligiduses asuva ärikoha krundi nimel, mille hinnad kerkisid isegi kuni 500% alghinnast.¹³⁹

Kui Tartu-Petseri raudtee rajamine tõi kaasa tee poolt läbitud alade arengu ja kasvu, siis leidis ka kaotajaid – nendeks olid kaugemad piirkonnad nagu Võõpsu ja Võru, mis olid seni inimeste ja kaupade liikumise keskpunktiks olnud, kuid nüüd jäid elu tuiksoonest eemale. Kõige enam mõjutas uue raudtee ehitamine negatiivselt just Peipsi äärel olevat Võõpsu alevit. Võõpsu oli jõudnud heale järjele juba 19. sajandi teisel poolel seoses soodsa positsiooniga Tartu-Pihkva veetee ääres, mis tähendas elavat kauplemit ühelt poolt Venemaaga ning teiselt poolt Tartu, Setumaa ja jõuka Räpina ümbruskonnaga. Võõpsus asutati hulgaliselt kauplusi, kus pakuti kõikvõimalikku vajaminevat, ning kohalikud kaupmehed teenisid head sissetulekut.¹⁴⁰

Eesti Vabariigi alguspäeviks oli Võõpsu nõnda heale järjele tõusnud, et eraldus Räpina vallast omaette aleviks. Õnnetuseks langes Eesti iseseisvumisega ära suur Venemaa turg, kuid Võõpsul säilis siiski veel kaubavahetus Tartuga. Tartu-Petseri raudtee ehitamise järgselt aga vähenes tunduvalt ka veetee tähtsus ja nii jõudsid laevad nüüd vaid kord nädalas Võõpsu sadamasse. Kaubandustegevus kandus enam Räpinasse ja Veriorale, mistõttu olid kohalikud Võõpsu kaupmehed sunnitud endale mujalt tööd leidma, ning alev suri välja. Juba 1932. aastal oli päevakorras Võõpsu taasühinemine Räpinaga.¹⁴¹

Teiseks kaotajaks oli maakonnakeskus Võru, mis koges samuti juba raudtee avamise järgsel aastal oma arengus seisakut või isegi tagasilangust. Märgati, et Räpina ümbruse rahval ei olnud enam palju käimist Võru linna, sest kõik vajalikud asjatoimetused viidi läbi nüüd Tartus. Ka post

¹³⁷ Ka Ruusa maastik hakkab suvitajaid tõmbama. – *Postimees*, 10. aprill 1932.; Suvituskohad uue raudtee piirkonda. – *Võru Teataja*, 12. aprill 1932.

¹³⁸ Ruusa annab tööd. – *Postimees*, 28. aprill 1932.

¹³⁹ Tartlased ostsid Taevaskoja suvituskohti. – *Postimees*, 29. juuli 1934.

¹⁴⁰ Väljasurev Võõpsu. Endisest kuulsusest ja viinast. – *Postimees*, 21. jaanuar 1932.

¹⁴¹ Väljasurev Võõpsu. Endisest kuulsusest ja viinast. – *Postimees*, 21. jaanuar 1932; Võõpsu kui alevi saatus kaalul. – *Postimees*, 14. jaanuar 1933.

tuli Tartust, kohtuasju toimetati aga Petseris.¹⁴² Võru linnaelu oli vaikne ja tagasihoidlik, samas kui mõnes teises kohas käis vilgas ehitustegevus ning kerkis rohkesti uusi maju. Nii nähti peagi Võru konkurendina kiirelt arenevat Põlvat ning arvati, et ka Petseri linn võiks tulevikus Võrust oma arengus ette jõuda.¹⁴³ 1931. aasta jooksul oli Võru elanike arv vähenenud ligi 700 inimese võrra, mis oli suurim langus kogu Eesti linnade seas.¹⁴⁴

Kuna Tartu-Petseri raudtee oli Võru maakonna küljest mitmed idapoolsed vallad justkui eraldanud, jäi Võru majanduslikust ja muust asjaajamisest kõrvale, ning linna areng pidurdus.¹⁴⁵ Nii pidi viimane leidma endale uusi võimalusi silma paista ja rahvast kohapeale juurde meelitada. Üheks võimalikuks tulevikuväljavaateks oli Võru kui kauni loodusliku paiga arendamine sisemaa suvituskohaks. Esimese sammuna sellel teel pandi 1933. aasta suvel omaalgatuslikus korras seltskonna inimeste poolt käima supelranna rajamine Tamula järve kaldale.¹⁴⁶

¹⁴² Rápina unustab Võru. – *Postimees*, 14. jaanuar 1932; Vaikselt veereb elu väikses Võrus. Väljasurev linn. Võru 150-a. juubelipeost võib saada matusepidu. Mahalõiked, mis suretavad Võru. Uppujale Võrule õlekõrreks – suvituskoha arendamine. – *Postimees*, 28. jaanuar 1932.

¹⁴³ Petseris ehituspälvik, Võrus vaikus. – *Postimees*, 27. mai 1932.

¹⁴⁴ Võru rahvastiku arvu vähenemine – Eesti rekord. Viimase 9 aasta jooksul on kasvanud Petseri 113 protsenti. Võru kahanenud sama aja jooksul 13,7 protsenti. Kui nii edasi kestab – sureb aastate jooksul küll Võru välja. – *Võru Teataja*, 23. aprill 1932.

¹⁴⁵ **Edgar Kant.** Linnastumine ja elanike maalt linna valgumine Eestis. Linnad ja maastikud. Koost. Ott Kurs. Tartu: Ilmamaa, 1999, lk 439.

¹⁴⁶ Kunstlik supelrand Võrru Tamula kaldale. Seltskonna algatusel algab töö juba lähemal ajal. – *Võru Teataja*, 17. juuni, 1933; Eile algas kunstliku supelranna ehitamine. Umbes 100 asjasthuvitatut tööl. “Talgud” ka täna ja homme kella 7-10 õhtul. – *Võru Teataja*, 11. juuli 1933.

5 UUE RAUDTEEGA SEOTUD PUUDUSI

Raudteest oodati, ning see tõi endaga kaasa palju head ja kasulikku, kuid ette tuli ka asjaolusid, millega ei olnud palju arvestatud ning mis põhjustasid inimeste jaoks ebamugavusi. Nii näiteks juhtus ometi, et uus raudtee läbis mõnes paigas talumeeste põllumaid, kuigi seda oli püütud võimalusel rajada läbi metsade ja soode. Kõige teravamalt kerkis antud probleem esile tee rajamisele järgnenud kevadel Põlva jaama lähedal, kui Himmaste küla põllumehed ei pääsenud enam hästi oma teisele poole raudteed jäänud põldudele ning pidid selleks kaugemalt, vaksali kaudu ringi sõitma. Mõned endised teed suleti nende kehva seisukorra ja vähese kasutatavuse pärast, raudteeümbruse maapinna sügavuse tõttu oli aga põllumeeste poolt nõutud ülekäigukohtade tegemine tehniliselt võimatu, ning lisaks keelas raudteepolitsei ära ka raudtee ääres liiklemise.¹⁴⁷

Raskusi tekitas ka lumesulamisvesi, mis raudtee valmimisele järgnenud talvel takistas reisijate ja raudteeametnike juurdepääsu Põlva raudteejaama. Sama aasta kevadine sula põhjustas jällegi raudteel mitmeid vajumisi, eriti Põlva ja Petseri jaamade lähedal, muutes tee muhklikuks ning sundides ronge sõitma aeglasemalt.¹⁴⁸ Uputus tabas Põlva jaama ka aasta hiljem – 1933. aasta talvel tungis lumesulamisvesi lausa jaamahoone eesruumidesse, mistõttu tuli hoonesse pääsemiseks appi võtta purded, kuigi tegemist oli tol korral veel suhteliselt tagasihoidliku sulaga. Põlva raudteejaama hoonealust maapinda oli küll enne ehituse püstitamist täidetud ja kõrgemale kergitatud, kuid see ala oli siiki madalam kui ümbruskaudne maapind ning kogu kiirest lumesulamisest ja suurematest vihmadest tekkiv vesi voolas just siia kokku.¹⁴⁹ Nii pidas kohalik rahvas Põlva raudteejaama asukohta suisa ebaõnnestunuks.¹⁵⁰

1933. aasta kevadel tunti Põlvas suurt muret kehva juurdepääsu pärast alevikust raudteejaama, kuigi teise klassi maantee oli valmis saanud juba 2 aastat varem. Siiski muutus tee sombuste kevad- ja sügisilmadega pea läbimatuks porimülkaks. Sama aasta suvel võeti ette tee täiendav

¹⁴⁷ ERA.1354.2.437, 1 10-24 (Kirjavahetus Rapla-Virtsu ja Tartu-Petseri raudteedel ülesõidukohtade ja juurdeveoteede ehitamise kohta); Põlva raudteejaama lähedal ei pääse põllumehed põldudele. – *Postimees*, 11. mai 1932.

¹⁴⁸ Uputus Põlva jaamas. – *Postimees*, 10. jaanuar 1932; Tartu-Petseri raudtee kohati vajunud. Suuremad vajumised Petseri lähedal ja Põlvas. – *Postimees*, 16. aprill 1932.

¹⁴⁹ Uputusohu Põlva raudteejaamas püsib. Vesi on tunginud juba praegu uue jaamahoone eesruumidesse. – *Võru Teataja*, 9. veebruar 1933.

¹⁵⁰ Uputusohu Põlva raudteejaamas püsib. – *Postimees*, 9. veebruar 1933.

parandamine kivisillutise ja kruusaga, kuid seda vaid jaamahooneni, mistõttu ei olnud ikkagi võimalik korralikult pääseda jaamataguste kaubaaitadeni, takistades sealset kaupade vedu.¹⁵¹

Ilumetsa pooljaamas oli rongide peatumine veel 1933. aasta algul aga sätitud nõnda mõtlematult, et jaamahoone ees jäi peatuma vedur, ent mitte vagunid, millest väljumiseks pidid reisijad koos oma pakkidega hoopis eemal, kõrgelt lume sisse hüppama. Samuti tuli kogu tegevus läbi viia väga kiiresti, kuna rong peatus jaamas vaid mõne minuti.¹⁵²

Üleüldise majanduskriisi tulemusel vähenes Eesti riigieelarve, mistõttu ei leidunud enam raha, et ehitada kohe valmis jaamades elavatele peredele kõiki abihooneid, kus ennast pesta või kuhu loomi ja aiasaadusi paigutada. 1933. aastaks oli ka Kiidjärve peatuskohta suur jaamahoone kerkinud, mis pakkus häid majutusvõimalusi seitsmele raudteeametnikule ja nende peredele, kuid puudusid kõrvalhoonete näol hädavajalikud saun ja kelder, mistõttu needsamad inimesed suvel Kiidjärve järves, talvel aga mitme kilomeetri kaugusel lähemas talus pidid end pesemas käima.¹⁵³

Veriora jaamas oli probleeme 1933. aasta algul ühe rutakalt ja hooletult püstitatud raudteeametnike hoonega, mis oli mõnekümne mehe kaasabil ehitatud valmis kõigest paari nädalaga, ning mille vead andsid end tunda juba mõne aja möödudes – seintelt pudenes krohvi ja vesi külmus majas, hoonesse sisenemiseks pidi hakkama saama aga hoopis ilma trepita.¹⁵⁴

Elu koondus raudtee lähedusse paraku koos oma pahedega – nii avastati Põlva jaama lähedal salakõrts, ka Veriora jaama juurde tekkis mitmeid salakõrtse ja varjulisi kohti, kus joodi ja pidutseti ning mängiti raha peale kaarte.¹⁵⁵ Taevaskojas aga põhjustas joodud alkohol ühel 1934. aasta juunikuul päeval pingeid linnast saabunud ühepäevapuhkajate ja kohalike maameeste vahel, kulmineerudes kaklusega, milles sai vigastada kümnekond inimest ning mille lahutamiseks jäi löömingusse sekkunud rongiga julgeoleku tagamise nimel kaasa sõitnud raudteepolitsei kolmest

¹⁵¹ Põlva jaamatee seatakse korda. Teeparandus siiski poolik. – *Võru Teataja*, 3. august 1933.

¹⁵² Korratasi Tartu-Petseri raudteel. Ilumetsa pooljaamas ei pääse reisijad rongilt. – *Võru Teataja*, 28. veebruar 1933.

¹⁵³ Sauna-häda Kiidjärve jaamas. – *Võru Teataja*, 4. veebruar 1933.

¹⁵⁴ Ameerikalik ehitis Verioral. Mis kiirelt ehitatud, see kiirelt laguneb. – *Võru Teataja*, 24. jaanuar 1933.

¹⁵⁵ Põlva jaama lähedal avastati salakõrts. – *Postimees*, 21. jaanuar 1933; Veriora raudteejaama ümbrusse... – *Postimees*, 1. mai 1934; Verioral tegutsevad kaardipõrgud. – *Postimees*, 13. mai 1934.

mehest väheks. Toimunu rikkus teiste suvitajate puhkepäeva ning seadis isegi ohtu kogu edasised pühapäevaste väljasõitude korraldamised.¹⁵⁶

Eerik Kumari märgib oma Ahja jõe ürgorust jutustavas raamatus, et Taevaskoja populaarsus suvituskohana küll kasvas kõvasti peale Tartu-Petseri raudtee rajamist, kuid Taevaskotta huvirongidega sõitnud tohutud inimhulgad tekitasid paigale ka suurt kahju. Linnast saabunud rahvas oli olnud huvitatud siin ainult lõbusast aja veetmisest koos tantsimise, pallimängu ja alkoholitarbimisega, mille lõpptulemusena looduskeskkonda lihtsalt hävitati oma hoolimatusega.¹⁵⁷

Tartu linna juhtkonnale tekitasid peale raudtee valmimist probleeme aga terved kerjuste perekonnad, kes nüüd uut teed kaudu saabusid Petserist siia ning paistsid oma kavaluse ja pealetükkivusega eriliselt silma. Linna kaupmeestele andsid põhjuse pahameeleks Petserist tulnud kauplajad, kes löid Tartu turul omakasvatatud kurke ja õunu müües siinsed hinnad alla.¹⁵⁸

¹⁵⁶ Kaklus Taevaskoja väljasõidul. Kümme-kond haavatut, neist kaks raskesti. Maa- ja linnameeste vaheline tüli – *Postimees*, 12. juuni 1934; Massilööming Taevaskojas 3000 inimese juuresolekul. Paukusid revolvrõid, välkusid pussid, teibad ja kivid. Kümme-kond haavatud suvitajat. – *Võru Teataja*, 12. juuni 1934.

¹⁵⁷ **Eerik Kumari.** Ahja jõe ürgorg. Tallinn: Eesti Raamat, 1968, lk 75-76.

¹⁵⁸ Uue Petseri raudtee varjukülgi. – *Vaba Maa*, 24. august 1934.

KOKKUVÕTE

Käesolevasse bakalaureusetöösse on koondatud materjalid Tartu-Petseri raudtee ja selle mõjupiirkonna kohta. Töö eesmärgiks oli eelkõige omaaegse ajakirjanduse põhjal anda ülevaade tee rajamisest lähtunud muutustest ümbruskaudsete väikeasulate ja inimeste jaoks 1930. aastatel.

1920. aastate lõpus jõuti viimaks peale pikaajalist planeerimist ja elavat arutelu sobivaima sihi üle nii riiklikul kui kohalikul tasandil olulise raudtee rajamiseni Kagu-Eestisse, suurtest linnadest ja teistest raudteedest kaugel olnud ning liiklemise mõttes kehvavõitu piirkonda. Tartu-Petseri raudteest loodeti tähtsat transiitteed kaubavahetuses Venemaaga, samuti riigikaitse võimaluste paranemist, kuid ka metsade väljaveo soodustamist ja ümbruskonda jääva paikkonna majanduse edendamist, rahva jaoks aga senisest lihtsamat ja kiiremat pääsu sihtkohtadesse, eriti kevadistesügiseste poriste olude korral. Raudteeliikluse siiakanti jõudmine oli ümbruskaudsete inimeste ja ettevõtjate jaoks oodatud sündmus.

Tartu-Petseri raudtee eripäraks sai jaamade rohkus ja lühikesed peatusevahed, eesmärgiga teha rongiliiklus ümbruskonda jäänud inimestele võimalikult hästi kättesaadavaks. Peatustesse kerkisid suured jaamahooned ning kõrvalhooned raudtee ametnikkonnale, samuti aktiveeris teedehitus, et võimaldada jaamadesse head juurdepääsu. Paraku mõjutas Tartu-Petseri raudtee lõplikku valmimist ka Eestit tabanud ülemaailmne majanduskriis, mistõttu riigieelarve kärpimine takistas kõikide jaama- ja abihoonete üheaegset püstitamist. Nõnda pidid reisijad nii mõneski paigas esimestel aastatel ootama rongi vanades vagunites ning raudtee töötajad koos pereliikmetega pesemisvõimalusi leidma kaugemas ümbruskonnas, ka ligipääsu jaamadesse ei olnud raudtee valmimise ajaks veel lõplikult korraldatud.

1931. aasta novembris täielikuks liiklemiseks avatud Tartu-Petseri raudteel oli suur mõju tee lähedusse jäänud väikeste asulate kujunemisele. Raudtee tõi endaga uut elu ja arengut. Nii algas endise tagasihoidliku kihelkonnakeskuse Põlva hoogne kasvamine ja laienemine, tunduvalt elavnes siinne ärielu ning Põlva jaam muutus aktiivse teraviljaga kauplemise ja metsa väljaveo keskuseks. Nii reisijate kui kaupade liikumine tõi kogu raudteel suurimat tulu just Põlva jaamas.

Tulevikuväljavaated avas uus raudtee ka seni suuremast liiklemisest kõrvale jäänud Veriora kandile. Tühjale, soise metsatihnikuga kaetud alale loodud Veriora raudteejaama ümbrus tegi

läbi kiireima ja võimsaima kasvu kogu Tartu-Petseri raudtee ääres. Jaama lähedusse kujunes raudteega paralleelselt kulgev tänav, mis ehitati juba mõne aastaga täis mitmekordseid hooneid, milles leidsid majutamist kõikvõimalikud ettevõtted ja ühingud. Jaam kujunes justkui väravaks Setumaa ja Tartu vahele ning uueks majanduskeskuseks ka jõukale Röpina kandile.

Tartu-Petseri raudtee avardas linlaste suvitusvõimalusi ning pakkus kiire liiklemise looduskaunitesse paikadesse ja tagasi. Taevaskoja, mis oli juba varemgi rahva seas tuntud, saavutas suvituskohana suurima populaarsuse, eriti peale seda, kui 1934. aastal hakati korraldama iseäranis soodsaid pilethindu pakkunud pühapäevaseid erirongidega väljasõite Tartust. Taevaskoja raudteejaama lähedusse jäänud riigimaa planeeriti ehituskruunkideks, kuhu 1930. aastate lõpuks oli püstitatud üle kümne hoone, enamik neist suvemajadeks. Kauni Ahja jõe äärde kujunenud Valgemetsa jaam muutus hinnatud suvituspiirkonnaks eeskätt Tartu haritlaste seas, kes soetasid endile siia maatükke ja hakkasid suvilaid püstitama. 1930. aastate lõpuks oli Valgemetsa ehitatud mitukümmend suvemaja ning puhkust veedeti meelsasti aktiivselt – sporti tehes ja kala püüdes. Ka Kiidjärve populaarsus puhkekohana kasvas peale raudtee rajamist, samuti ootas Põlva suviseid külastajaid ning väike Ruusagi pürgis sisemaa kuurortiks.

Tartu-Petseri raudtee ümbruskond edenes 1930. aastatel jõudsalt, kuid senised suuremad, ent kaugemal paiknevad keskused pidid kogema oma arengus seisakut ja isegi langust, kuna uus tee muutis inimeste liikumise ja kaupade veosuunda. Üheks selliseks paigaks oli Tartu-Pihkva veetee ääres paiknenud endine oluline kaubanduskeskus Võõpsu, mille õitsengule andis viimase hoobi Veriora asula tekkimine ühes oma rohkete äride ja turuga. Areng pidurdus ka maakonnakeskuses Võrus, kuhu järjest vähem rahvast jõudis, kuna maakonna idapoolsete alade inimesed nüüd hoopis lihtsamini Tartu ja Petseri poole liikuda said.

Kõik ei olnud päris meeldiv ja oodatud, mis uue transpordiliigi saabumisega ümbruskonnale osaks sai. Nii tekitas Tartu-Petseri raudtee rajamine tuska ja raskendas töötgemist põllumeestel, kelle maid tee läbis, ning kes pidid leidma uusi võimalusi, kuidas teisele poole raudteed jäänud maalappidele pääseda. Kaudselt kannatas uue tee tõttu ka loodus – Taevaskojas rikkusid spetsiaalsete huvirongidega linnast suvitama saabunud tohutud inimhulgad oma hoolimatu käitumisega loodusmaastikku.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et uue raudtee mõju 1930. aastatel oli ulatuslik ja mitmekülgne – juba esimeste aastatega head tulukust näidanud ja riigi olulisimate liinide hulka tõusnud Tartu-Petseri raudtee tõi Kagu-Eestisse üldist arengut ja edenemist, avardas tunduvalt posti, kaupade ja inimeste liikumisvõimalusi ning soodustas Kagu-Eesti põllumajandussaaduste ja metsade väljavedu, lähendades kaugemaid maanurki suurele Tartu siseturule. Raudtee ümbruses hoogustus majandus- ja ehitustegevus, paranesid maanteeolud ning kiirenes haigete pääsemine Tartusse ülikooli kliinikumi. Vaatluse all oleva raudtee olulisus on säilinud ka tänasel päeval, hoolimata sellest, et kaubamahud Venemaalt on viimastel aastatel kõvasti kokku kuivanud. Eeskätt on tee tähtis just kohalikele inimestele, kes pääsevad otsesemat teed pidi ja soodsamalt sihtkohtadesse, mis ühtlasi aitab kaasa elu püsima jäämisele maapiirkondades.

KASUTATUD ALLIKAD JA KIRJANDUS

Arhiivimaterjalid

Rahvusarhiiv

ERA.31 Riigikantselei

ERA.66 Riigikontroll

ERA.1354 Teedeministeeriumi üldosakond

ERA.T-3 Põllutöoministeeriumi Katastri ja Maakorralduse osakond

ERA.T-6 Ehituste ja maa-alade kaartide, plaanide, jooniste ja projektide kollektsioon

Publitseeritud allikad

III Riigikogu: VI istungjärg (26. aprill – 25. mai 1928). Protokollid nr 148-168. Tallinn: Riigikogu, 1928.

Kirjandus

Arjakas, Küлло. Eesti raudtee 140. Sisevaateid ajalukku. Tallinn: AS Eesti Raudtee, 2010.

Duin, Arved. Lugusid raudteedest Eestimaal. Valga: Toivo Gulbe, 2007.

Gussarova, Veera; Karma, Otto; Lukin, Georgi. Sada aastat Eesti raudteed. Tallinn: Eesti Raamat, 1970.

Kant, Edgar. Linnad ja maastikud. Koost. Ott Kurs. Tartu: Ilmamaa, 1999.

Kumari, Eerik. Ahja jõe ürgorg. Tallinn: Eesti Raamat, 1968.

Kusmin, Triin; Erik, Ain. Pärandkultuur metsas: Kiidjärve-Kooraste. Tallinn: Riigimetsa Majandamise Keskus, 2010.

Narbekov, Leo. Kui raudtee Eestimaale kord tuli... Sonda: Leo Narbekov, 2006.

Ruusa küla lood II. Toim. Kersti Murumets ja Vaike Kivistik. Ruusa; Rápina: Rápina Koduloo- ja Aiandusmuuseum: Rápina Muuseumisõprade Seltsing, 2010.

Taal, Kersti. Võitlus Tartu-Petseri raudtee ümber 1920. aastatel. Õpetatud Eesti Seltsi aastaraamat 2011. Tartu: Õpetatud Eesti Selts, 2012.

Taevaskoda ja Valgemetsa: Koguteos. Lõuna-Eesti monograafiaid, nr 1. Toim. Jaan Vahtra ja Albert Ivask. Tartu: J. Vahtra ja A. Ivask, 1940.

Perioodika

Ajakiri Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri 1931, 1933, 1935.

Ajaleht Lõuna-Eesti 1931.

Ajaleht Postimees 1930-1939.

Ajaleht Päevaleht 1931.

Ajaleht Tallinna Post 1931.

Ajaleht Vaba Maa 1931, 1934.

Ajaleht Võru Teataja 1928, 1929, 1931, 1932, 1933, 1934.

Internetimaterjalid

Taevaskoja küla kodulehekül <http://www.taevaskoda.eu> (29.03.2017).

Kasutatud andmebaasid

Eesti muuseumide infosüsteem MuIS <https://muis.ee>.

Eesti Rahvusraamatukogu digitaalarhiiv DIGAR <http://www.digar.ee/arhiiv>.

Eesti Rahvusraamatukogu digiteeritud ajalehtede andmebaas DEA <http://dea.nlib.ee>.

Rahvusarhiivi kaartide infosüsteem <http://www.ra.ee/kaardid>.

Tallinna Tehnikaülikooli Raamatukogu digikogu <https://digi.lib.ttu.ee>.

SUMMARY

Tartu-Pechory railway and its impact on the surrounding small settlements during 1930s

History of Estonian railway started at the beginning of 1870 by opening the Baltic rail line Paldiski-Tallinn-Narva-Petersburg (Gatchina). Six years later, Tapa-Tartu branch line was opened. Not before autumn of 1931, southeast of Estonia did not have a railway connection. After the long term planning, 87.58 km Tartu-Pechory railway that is transiting through Tartu County, Võru County and Pechory County was finished. Its national target was to connect southeast of Estonia isolated area with big centres like Tartu and Tallinn so that passenger and cargo transport would be faster and transit with Russia would be smoother as well as to guarantee better possibilities for national defence.

The main aim of this Bachelor's thesis is to explore how the Tartu-Pechory railway construction changed nearby areas – how it affected the development of surrounding small settlements, what improved because of it and how it opened up new possibilities for local people in 1930s, when the effect of new transport mode was wider and preeminent. Primarily, data was gathered from press sources that spread the information about Tartu-Pechory railway development directly.

This Bachelor's thesis is divided into five chapters, the first of which unfolds the story how Tartu-Pechory railway was constructed and explores the process from start of the construction to inauguration. The second chapter covers the early formation of stations and railway infrastructure. The third chapter gives an overview of general observations and opinions about the new railway. The voluminous part of this thesis particularly focuses on the settlements nearby and beyond Tartu-Pechory railway that went through vast changes during 1930s. The last chapter is about problems, which was derived by the construction of railway and what engendered dissatisfaction among people because it did not realized their expectations or interfered their everyday life.

Locals and companies waited longingly the arrival of railway to the southeast of Estonia. Railway offered the most reliable transport mode, especially during the muddy spring and

autumn. Tartu-Pechory railway was known for the abundance of stations and short distances between them. The goal of this was to make this the most available transport method for the people nearby. Spacious station buildings and ancillary buildings were constructed for the railway personnel. Road construction was becoming more active also in order to make access to the station better.

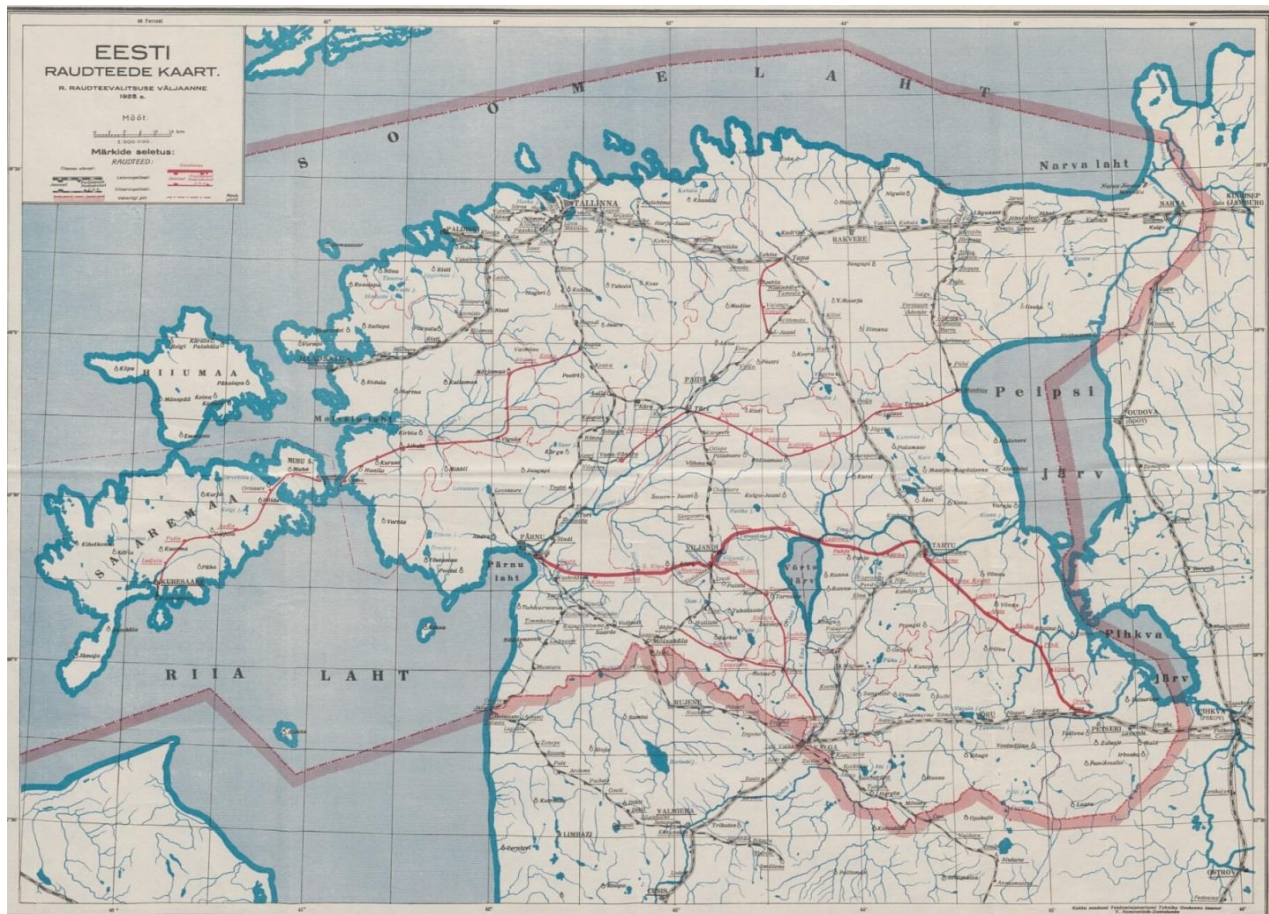
Tartu-Pechory railway gave rise to the development and growth of surrounding areas. It developed very quickly in Põlva, which was just a village that had a church in the middle of it, and in Veriora station that was built in the place of the swampy backwoods. Taevaskoja, which was already known among the holidaymakers and the surrounding of Valgemetsa station, which was built near the Ahja River developed also very quickly into a popular summer resort and trip destination. Võõpsu and Võru that were centres during that time remained too far from the big traffic and their development slowed down. Unfortunately, Tartu-Pechory railway had some difficulties, for example, new route caused hard times to farmers whose plough lands it was pervading. The railway had a bad indirect effect to the Taevaskoja nature because of the masses of vacationers who arrived by train.

To conclude, Tartu-Pechory railway had a large-scale and diverse impact during the 1930s. It widened the transport possibilities of mail, goods and people and facilitated the export of southeast of Estonian forest and agricultural products and adductioned isolated areas with Tartu's massive internal market. Economical and construction activity also increased nearby railway. This topical railway has preserved its importance in nowadays, especially among the locals who can arrive to the destination faster and cheaper. At the same time, it helps to live in the rural areas.

LISAD

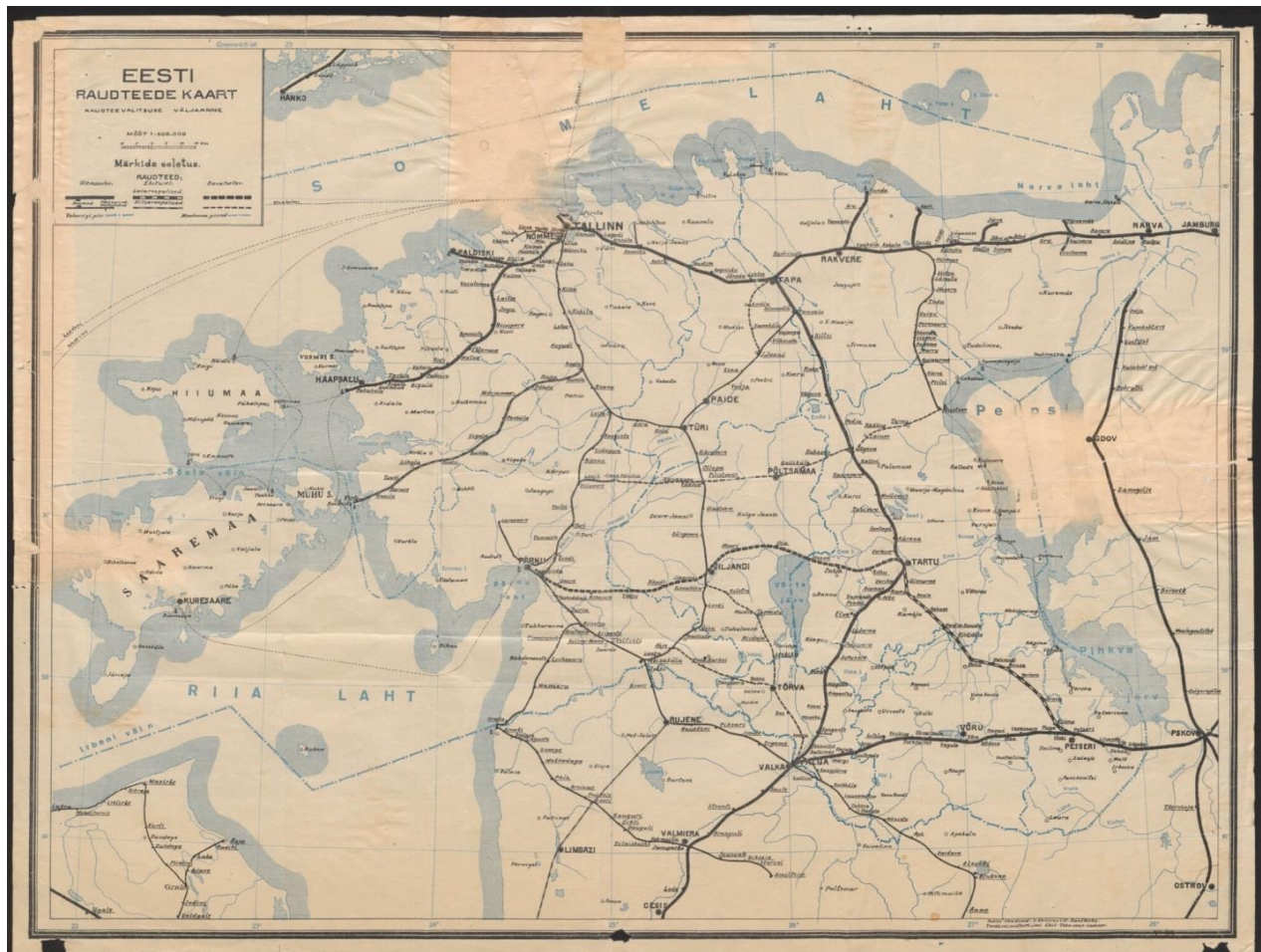
Lisa 1: Eesti raudteede kaart 1928

ERA.T-6.3.1217 (Eesti raudteede kaart).



Lisa 2: Eesti raudteede kaart 1930

ERA.T-6.3.1214 (Eesti raudteede kaart).



Lisa 3: Taevaskoja jaamahoone 1938

Foto: Carl Sarap. SA Virumaa Muuseumid, RM Fn 1040:2241 (Taevaskoja raudteejaam).



Lisa 4: Põlva jaamahoone

Foto tehtud ajavahemikul 1934-1940. Põlva Talurahvamuuseum, PTM F 123:3/F17-253 (Põlva jaamahoone).



Lisa 5: Veriora jaamahoone

Foto: Carl Sarap, tehtud ajavahemikul 1934-1940. SA Virumaa Muuseumid, RM F 100:679 (Veriora).



Lisa 6: Vastse-Kuuste jaamahoone

Foto: Karl Bleier, tehtud ajavahemikul 1935-1940. Põlva Talurahvamuuseum, PTM F 5:11/F17-6 (Vastse-Kuuste raudteejaam).



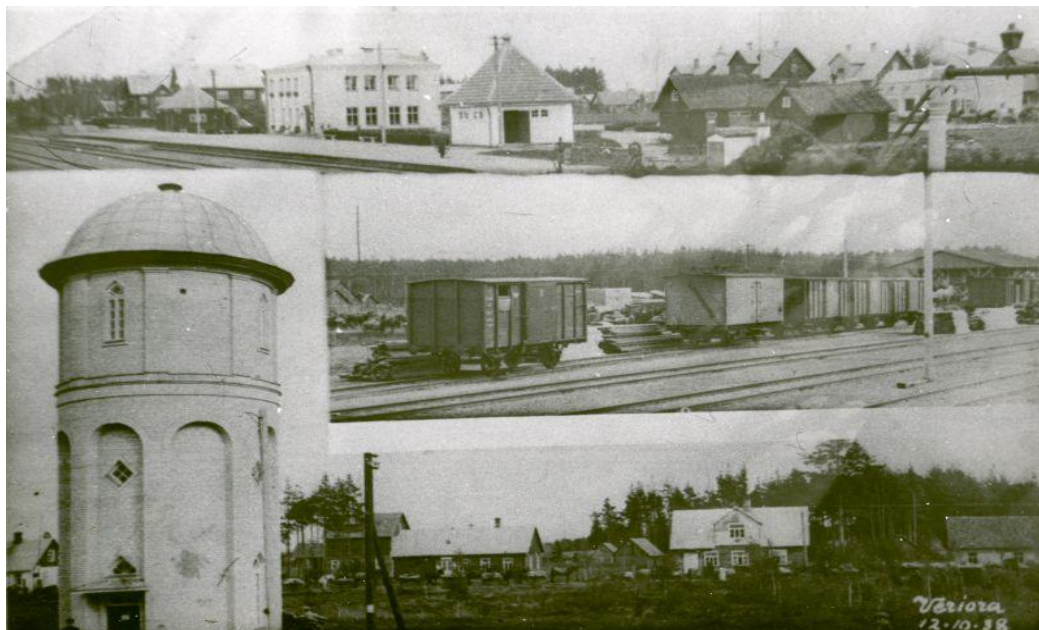
Lisa 7: Põlva raudteejaam

Foto tehtud arvatavasti aastal 1934. [Rahvusraamatukogu nlib-digar:68703.](#)



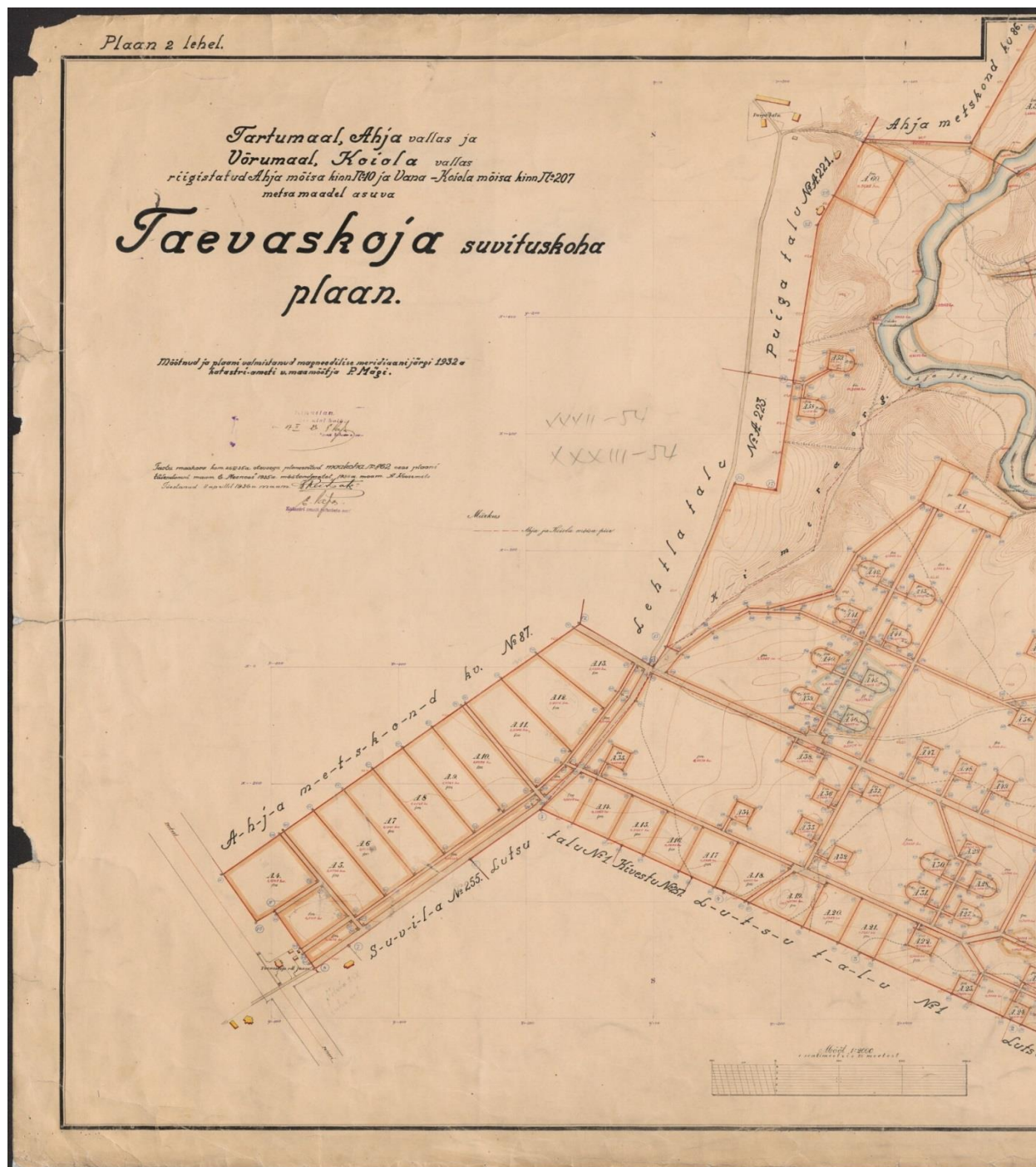
Lisa 8: Veriora 1938

Põlva Talurahvamuuseum, PTM F 185:18/F17 (Veriora).



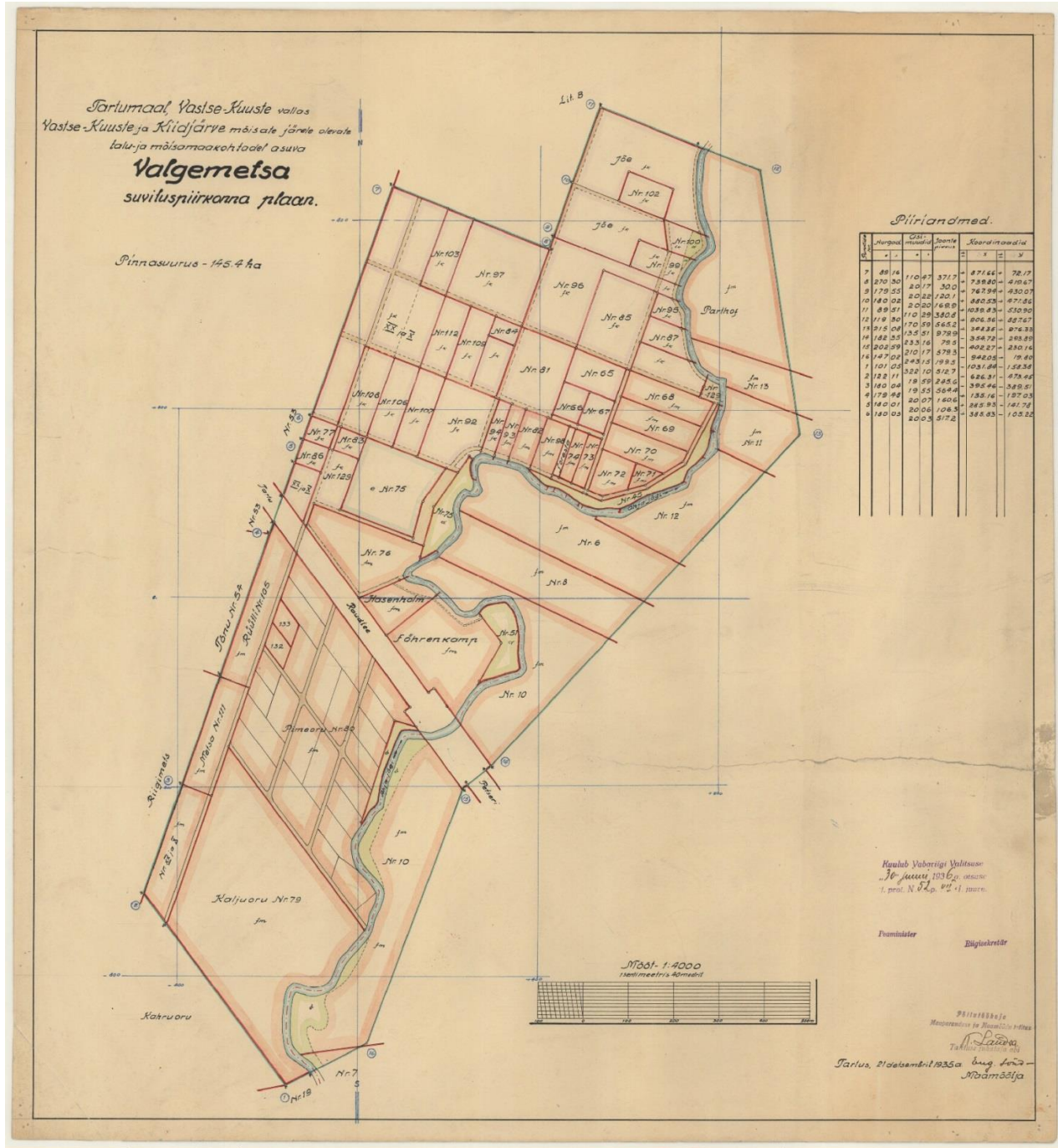
Lisa 9: Taevaskoja suvituskoha plaan 1932

ERA.T-3.23.3219, 1 1 (Tartumaal, Ahja vallas ja Võrumaal, Koiola vallas riigistatud Ahja mõisa kinn. nr 10 ja Vana-Koiola mõisa kinn. nr 207 metsamaadel asuva Taevaskoja suvituskoha plaan).



Lisa 10: Valgemetsa suvituspiirkonna plaan 1935

ERA.T-6.3.1990 (Tartumaal, Vastse-Kuuste vallas Vastse-Kuuste ja Kiidjärve mõisate järele olevate talu- ja mõisamaakohtadel asuva Valgemetsa suvituspiirkonna plaan).



Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Merili Juhkason (sünnikuupäev: 04.09.1978),

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose, **bakalaureusetöö „Tartu-Petseri raudtee ja selle mõju ümbruskonna väikeasulatele 1930. aastatel ajakirjanduses ilmunud materjalide põhjal”,** mille juhendaja on Andres Andresen,
 - 1.1 reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
 - 1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 19.05.2017